

# CONTRAT DE GESTION 2008 - 2012

Contrat de gestion entre l'Etat et la  
société anonyme de droit public  
SNCB

---

Règles et conditions spéciales  
selon lesquelles la SNCB exerce  
les missions de service public qui  
lui sont confiées par la loi

---

---

**CONTRAT DE GESTION**  
**ENTRE L'ETAT BELGE ET LA SNCB**

---

**BEHEERSCONTRACT**  
**TUSSEN DE BELGISCHE STAAT EN**  
**DE NMBS**

---

Entre **l'Etat belge**, représenté par Madame Inge Vervotte, Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, et Monsieur Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

ci-après dénommé "l'Etat",

et

la **Société Nationale des Chemins de fer Belges**, société anonyme de droit public, située avenue de la Porte de Hal 40 à 1060 Bruxelles, représentée par MM. Marc Descheemaeker, administrateur délégué et Richard Gayetot, directeur général.

ci-après dénommée "la SNCB",

il est conclu un contrat relatif à l'exécution de missions de service public.

Ce contrat constitue un contrat de gestion au sens de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Il entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2008 et vient à échéance le 31 décembre 2012.

Il précise la manière dont la SNCB exécute les missions de service public qui lui sont confiées en vertu de l'article 218 de ladite loi. Il fixe le montant des dotations accordées par l'Etat pour l'exécution de ces missions de service public.

Tussen de **Belgische Staat**, vertegenwoordigd door mevrouw Inge Vervotte, Minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, en de heer Etienne Schouppe, Staatssecretaris voor Mobiliteit,

hierna genoemd "de Staat",

en

de **Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, naamloze vennootschap van publiek recht, gevestigd Hallepoortlaan 40 te 1060 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder en Richard Gayetot, directeur-generaal,

hierna genoemd "de NMBS",

wordt een contract gesloten over de uitvoering van opdrachten van openbare dienst.

Dit contract vormt een beheerscontract in de zin van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het contract wordt van kracht op 1 januari 2008 en neemt een einde op 31 december 2012.

Het preciseert de wijze waarop de NMBS de opdrachten van openbare dienst uitvoert, die haar toegewezen zijn door artikel 218 van dezelfde wet. Het bepaalt het bedrag van de toelagen die de Staat verleent voor de uitvoering van deze opdrachten van openbare dienst.

## **Introduction**

### Art. 1. Plan d'entreprise 2008-2012

Le présent contrat de gestion a été conclu en connaissance du plan d'entreprise qui a été établi par le conseil d'administration (CA) de la SNCB pour la période 2008-2012 (document CA 2008/13 du 11 janvier 2008).

### Art. 2. La qualité au quotidien

La vision, les missions, les valeurs et les objectifs du Groupe SNCB s'orientent prioritairement sur la qualité au quotidien.

Chaque société du Groupe SNCB et chaque service reçoivent des objectifs de qualité, y compris en ce qui concerne les aspects économiques, préalablement concertés, mesurables et mesurés dans le cadre de procédures de suivi, à atteindre à court et moyen terme.

La qualité des différentes prestations se définit par rapport à la contribution de ces prestations à l'objectif final du Groupe SNCB : transporter les voyageurs dans les conditions de fiabilité (sécurité d'exploitation et sociétale, sûreté et ponctualité) et de confort qui répondent le mieux possible à leurs attentes, que ce soit pendant le transport, avant le transport (accessibilité des trains, intermodalité, billettique, gares) et après le transport (intermodalité).

La qualité englobe également l'information. Celle-ci doit également figurer en bonne place dans la vision, les missions, les valeurs et les objectifs du Groupe SNCB et devenir, comme la qualité, une véritable culture d'entreprise. Cet engagement d'information signifie que les trois sociétés du Groupe SNCB fixent également comme objectif à leurs collaborateurs d'informer pleinement et systématiquement les voyageurs, les entreprises, les administrations des spécificités, difficultés, défis, avantages et projets du secteur ferroviaire, dans un esprit de transparence.

## **Inleiding**

### Art. 1. Ondernemingsplan 2008-2012

Dit beheerscontract werd gesloten met kennis van het ondernemingsplan dat werd opgesteld door de raad van bestuur (RvB) van de NMBS voor de periode 2008-2012 (document RvB 2008/13 dd. 11 januari 2008).

### Art. 2. Dagelijkse kwaliteit

De visie, de opdrachten, de waarden en de doelstellingen van de NMBS-groep zijn bij voorrang gericht op de dagelijkse kwaliteit.

Elke vennootschap van de NMBS-groep en elke dienst krijgen kwaliteitsdoelstellingen, ook voor wat betreft de economische aspecten, welke vooraf zijn overlegd, meetbaar zijn en gemeten worden in het kader van de opvolgingsprocedures en op korte en middellange termijn moeten worden gehaald.

De kwaliteit van de verschillende prestaties wordt bepaald ten opzichte van de bijdrage die deze prestaties leveren aan de finale doelstelling van de NMBS-groep: reizigers vervoeren in comfortabele en betrouwbare omstandigheden (exploitatieveiligheid en sociale veiligheid, beveiliging en stiptheid), die zo goed mogelijk tegemoetkomen aan hun behoeften, zowel tijdens het vervoer, als vóór het vervoer (toegankelijkheid van de treinen, intermodaliteit, ticketing, stations) en na het vervoer (intermodaliteit).

Kwaliteit behelst ook informatie. Deze moet dan ook duidelijk aan bod komen in de visie, de opdrachten, de waarden en de doelstellingen van de NMBS-groep en, net als de kwaliteit, een echte bedrijfscultuur worden. Deze informatieverbintenis betekent dat de drie vennootschappen van de NMBS-groep tevens hun werknemers tot doel stellen de reizigers, de ondernemingen, de besturen volledig en systematisch te informeren over de bijzonderheden, moeilijkheden, uitdagingen, voordelen en projecten van de spoorwegsector, en dit in een geest van transparantie.

Art. 3. Définitions et abréviations

L'annexe 1 comprend une liste reprenant la définition des termes fréquemment utilisés, ainsi qu'une liste de toutes les abréviations employées.

Art. 3. Definities en afkortingen

Een lijst met de definitie van vaak gebruikte termen, evenals een lijst met alle gebruikte afkortingen, bevinden zich in bijlage 1.

## **I. Les missions de la SNCB**

### **A. Objectifs de croissance**

#### Art. 4. Objectifs de croissance

La SNCB doit transporter sur l'ensemble de la période 2006-2012, en ce qui concerne le transport intérieur, 25 % de voyageurs en plus qu'en 2006, dans le respect permanent des objectifs de qualité décrits dans le présent contrat. Cela représente une croissance annuelle moyenne de 3,8 %. Le nombre de voyageurs transportés en 2006 s'élevait à 182,20 millions sans tenir compte des voyageurs Toute Gare Belge/Tarif Commun Voyageur (TGB/TCV) et à 187,5 millions en tenant compte des voyageurs TGB/TCV; en 2012, ces chiffres doivent être respectivement de 227,7 millions et de 234,4 millions.

L'infrastructure gérée par la SNCB qui sert à l'accueil des voyageurs et sa gestion économiquement efficace présentent une qualité telle que la SNCB ne rencontrera aucune difficulté pour réaliser chaque année cet objectif de croissance.

En 2010, dans le cadre de la préparation du nouveau plan pluriannuel d'investissement, l'Etat et la SNCB évalueront, sur la base des chiffres réalisés en 2008 et en 2009 (nombre de voyageurs transportés tel que fixé ci-dessus), l'objectif de croissance précité et l'ajusteront si nécessaire; ils établiront un scénario de croissance 2012-2017 et adapteront le plan d'investissement.

Dans les six mois suivant la signature de ce contrat, le Groupe SNCB présentera un rapport concernant:

- les adaptations organisationnelles et autres nécessaires si un pourcentage plus élevé de croissance annuel moyen devait être réalisé;
- les mesures qui s'imposeraient pour respecter les objectifs de qualité fixés dans le présent contrat de gestion si la croissance s'avérait supérieure aux 25 % précités.

Ce rapport, auquel la SNCB contribue, est rédigé sous la coordination de la SNCB Holding qui le transmet

## **I. De opdrachten van de NMBS**

### **A. Groeidoelstellingen**

#### Art. 4. Groeidoelstellingen

De NMBS moet gespreid over de periode 2006-2012, wat het binnenlandse vervoer betreft, 25 % meer reizigers vervoeren ten opzichte van het in 2006 vervoerde aantal reizigers, met permanent respect voor de kwaliteitsdoelstellingen die in dit contract beschreven worden. Dit stemt overeen met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,8 %. Het in 2006 vervoerde aantal reizigers bedroeg 182,20 miljoen excl. reizigers Elk Belgisch Station/Gemeenschappelijk Tarief Reiziger (EBS/GTR), en 187,5 miljoen, incl. de reizigers EBS/GTR; het moet in 2012 dus respectievelijk 227,7 miljoen en 234,4 miljoen bedragen.

De infrastructuur voor het onthaal van de reizigers beheerd door de NMBS, en het kostenefficiënte beheer ervan, laten toe en zijn van zodanige kwaliteit dat de NMBS, vanuit dit oogmerk, zonder probleem jaarlijks deze groeidoelstelling kan bereiken.

In het kader van de voorbereiding van het nieuwe meerjareninvesteringsplan zullen de Staat en de NMBS in 2010, op basis van de in 2008 en 2009 gerealiseerde cijfers (aantal vervoerde reizigers zoals hierboven bepaald), hoger vermelde groeidoelstelling evalueren en zo nodig bijstellen, een groeiscenario 2012-2017 vastleggen en het investeringsplan aanpassen.

De NMBS-groep zal binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract een rapport voorleggen over:

- de organisatorische en andere aanpassingen die nodig zijn indien een hoger gemiddeld jaarlijks groeipercentage zou moeten gerealiseerd worden;
- de maatregelen die zich zouden opdringen om de kwaliteitsdoelstellingen afgesproken in dit beheerscontract, na te leven bij een sterkere groei dan de hiervoor vermelde 25 %.

Dit rapport, waaraan de NMBS meewerkt, wordt opgesteld onder de coördinatie van de NMBS-

aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité et à la DGTT.

Outre ces activités de transport, la SNCB met tout en œuvre pour développer les activités (tant voyageurs que marchandises) qui cadrent avec son objet social.

## **B. Les trois missions de service public de la SNCB**

### **Art. 5. Pertinence sociale - missions de service public**

Au sein du Groupe SNCB, la SNCB est chargée de l'organisation et de l'exploitation des activités de transport ferroviaire.

Au sein d'un cadre financier strict, la société joue, au travers de toutes ses activités, un important rôle social, et ce avant tout en ce qui concerne les missions de service public.

Les missions de service public comprennent:

1. le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;
2. le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie du trajet national non couverte au titre du point 1 et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies à l'article 24 de ce contrat;
3. les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation.

En ce qui concerne ces missions de service public, la stratégie de la SNCB s'oriente vers une croissance du nombre de voyageurs, sur le réseau belge, plus importante que le rythme de croissance prévu pour la mobilité et, en même temps, vise à atteindre des scores élevés en matière de qualité produite (ponctualité, propreté, information, ...).

La stratégie menée vise d'abord à garantir la continuité des missions de service public et dans ce cadre les activités relatives à l'entretien et à la

Holding, die het overmaakt aan de Ministers van Overheidsbedrijven en van Mobiliteit en aan DGVL.

De NMBS neemt naast deze vervoersactiviteiten alle mogelijkheden te baat om de activiteiten (zowel m.b.t. reizigers als goederen) te ontwikkelen die in overeenstemming zijn met haar maatschappelijk doel.

## **B. De drie opdrachten van openbare dienst van de NMBS**

### **Art. 5. Maatschappelijke relevantie – opdrachten van openbare dienst**

De NMBS is binnen de NMBS-groep belast met de organisatie en de exploitatie van de spoorvervoersactiviteiten.

Binnen een strikt financieel kader vervult het bedrijf met al zijn activiteiten een maatschappelijke rol van betekenis en dit in de eerste plaats voor wat de opdrachten van openbare dienst betreft.

De opdrachten van openbare dienst omvatten:

1. het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;
2. het grensoverschrijdende vervoer van reizigers, d.w.z. het vervoer met treinen van de gewone dienst voor het deel van het nationale traject dat niet gedekt is door punt 1 en dit tot de stations gelegen op de naburige netwerken zoals bepaald in artikel 24 van dit contract;
3. de prestaties die de NMBS levert ten behoeve van de Natie.

Wat deze vervoerstaken betreft, richt de strategie van de NMBS zich op een stijging van de reizigersaantallen op het Belgische net die groter is dan het verwachte stijgingsritme van de mobiliteit en, terzelfder tijd, op hoge scores inzake gepresteerde kwaliteit (stiptheid, netheid, informatie, ...).

Het gevoerde beleid is er in de eerste plaats op gericht om de continuïteit van de opdrachten van openbare dienst te waarborgen, en in dat kader behoren de

rénovation du matériel roulant font intégralement partie des missions de service public

**Première mission: le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse**

Art. 6. Statut des gares

Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs comporte trois statuts d'arrêts:

- arrêt principal;
- arrêt secondaire (avec desserte toute la journée ou avec desserte aux heures de pointe seulement);
- arrêt spécial.

L'annexe 11 détaille:

- la liste des arrêts différenciés en fonction de leur statut;
- les périodes de desserte (tous les jours, uniquement les jours ouvrables ou exclusivement en période de pointe);
- les caractéristiques spécifiques de certaines dessertes (desserte des arrêts spéciaux, desserte toutes les deux heures).

Art. 7. L'offre train générale et le plan de transport

Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs figure en annexe 9.

Art. 8. Définition de l'offre minimale

1. La SNCB garantit, par jour de semaine ouvrable, une offre minimale de 220.000 trains-kilomètres, et par jour de week-end ou jour férié, une offre minimale de 110.000 trains-kilomètres.
2. La SNCB garantit au minimum par jour de semaine ouvrable:
  - sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 10 reliant des arrêts principaux, la mise en oeuvre

activiteiten m.b.t. het onderhoud en de renovatie van het rollend materieel integraal tot de opdrachten van openbare dienst.

**Eerste opdracht: het binnenlands reizigersvervoer met de treinen van de gewone dienst, alsook de binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen**

Art. 6. Statuut van de stations

Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer omvat drie statuten van haltes:

- hoofdhalte;
- secundaire halte (met bediening de hele dag door of met alleen bediening tijdens de piekuren);
- speciale halte.

Bijlage 11 preciseert:

- de lijst van de haltes met onderscheid volgens hun statuut;
- de bedieningsperiodes (alle dagen of enkel op werkdagen of uitsluitend tijdens de piekuren);
- de specifieke karakteristieken van sommige bedieningen (bediening met speciale stops, bediening om de twee uur).

Art. 7. Het algemeen treinaanbod en het vervoersplan

Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer is opgenomen in bijlage 9.

Art. 8. Definitie van het minimumaanbod

1. De NMBS waarborgt per werkdag in de week een aanbod van minstens 220.000 treinkilometer, en per weekenddag of feestdag een aanbod van minstens 110.000 treinkilometer.
2. De NMBS waarborgt per werkdag in de week minstens:
  - op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 10 die hoofdhalttes verbinden, het

- de 16 relations cadencées par sens de trafic, avec un premier train à 07h00 au plus tard et un dernier train à 21h00 au plus tôt, par sens de trafic;
- la desserte des arrêts secondaires desservis toute la journée par 14 relations cadencées horaires ou 8 relations cadencées toutes les deux heures, par sens de trafic, avec un premier train à 07h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
  - la desserte des arrêts secondaires desservis seulement en heures de pointe par 2 trains entre 06h00 et 08h00 et 2 trains entre 16h00 et 18h00;
  - la mise en oeuvre d'au moins un train par heure et par sens de trafic entre chaque chef lieu de province et le chef-lieu de province voisin le plus proche par voie ferrée dans la période de validité du contrat de gestion;
  - la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 11.
3. L'offre durant les week-ends et jours fériés est réduite par rapport à l'offre de base de la semaine pour tenir compte de la fréquentation plus faible des trains. La SNCB garantit au minimum par jour de week-end ou férié:
- sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 10 reliant des arrêts principaux, la mise en oeuvre de 14 relations cadencées, avec un premier train à 08h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, par sens de trafic;
  - la desserte des arrêts secondaires desservis les week-ends et jours fériés par 11 relations cadencées horaires ou 6 relations cadencées bihoraires, par sens de trafic, avec un premier train à 09h00 au plus tard et un dernier train à 19h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
  - la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 11.
- verzorgen van 16 klokvaste verbindingen per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 21.00 uur, per rijrichting;
- de bediening van de secundaire haltes de hele dag door met 14 klokvaste uurverbindingen of 8 klokvaste verbindingen om de twee uur, per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
  - de bediening van de secundaire haltes, uitsluitend tijdens de piekuren, met 2 treinen tussen 06.00 en 08.00 uur en 2 treinen tussen 16.00 en 18.00 uur;
  - het inleggen van minstens één trein per uur en per rijrichting tussen iedere provinciehoofdplaats en de per spoor dichtstbijzijnde naburige provinciehoofdplaats tijdens de geldigheidsperiode van het beheerscontract;
  - de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 11.
3. Het aanbod tijdens de weekends en op feestdagen wordt beperkt ten opzichte van het basisaanbod tijdens de week om rekening te houden met de lagere gebruiksfrequentie van de treinen. De NMBS waarborgt per weekenddag of feestdag minstens:
- op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 10 die hoofdhalttes verbinden, het verzorgen van 14 klokvaste verbindingen met een eerste trein ten laatste om 08.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, per rijrichting;
  - de bediening van de secundaire haltes op weekends en feestdagen met 11 klokvaste uurverbindingen of 6 klokvaste verbindingen om de twee uur per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 09.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 19.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
  - de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 11.

4. Dans le respect des législations fédérales et régionales concernées et en concertation avec les sociétés régionales de transport, lorsque des critères économiques à long terme le justifient, la SNCB dispose de l'autonomie nécessaire pour assurer, de façon permanente sur certaines relations locales, la mission de service public par des dessertes par autobus. Pour chaque initiative que la SNCB prendrait dans cette matière, elle présente préalablement aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, via la DGTT, un rapport circonstancié et probant accompagné de l'avis préalable du Comité Consultatif des Usagers (CCU). Ce rapport est transmis pour information à chaque membre du gouvernement.
4. Mits naleving van de betreffende federale en gewestelijke wettelijke bepalingen en in overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen, en wanneer de economische criteria op lange termijn dit rechtvaardigen, beschikt de NMBS over de nodige autonomie om de opdracht van openbare dienst op sommige lokale verbindingen op permanente wijze te vervullen met busdiensten. Voor elk initiatief dat de NMBS in deze materie zou nemen legt ze voorafgaandelijk een omstandig en afdoend verslag voor aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, via DGVL, vergezeld van het voorafgaand advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCG). Dit verslag wordt ter kennisgeving overgemaakt aan elk regeeringslid.

Si dans les deux mois à dater de sa réception, l'Etat ne formule aucune objection à l'endroit de la proposition de la SNCB, celle-ci prend la responsabilité d'organiser ces dessertes; elles doivent être accessibles au porteur d'un titre de transport ferroviaire.

La production journalière en bus-kilomètres est prise en considération pour déterminer le respect des productions journalières minimales exprimées en trains-kilomètres et fixées dans le présent chapitre.

5. La SNCB pourra déroger au contrat de gestion au niveau de l'offre minimale, dans les cas suivants:
5. De NMBS mag afwijken van het beheerscontract met betrekking tot het minimumaanbod, in de volgende gevallen:
- cas de force majeure;
  - situation temporaire de travaux, arrêtée en coordination avec Infrabel moyennant une information au public au moins 10 jours avant la modification d'horaire;
  - si le 25 décembre ou le 1<sup>er</sup> janvier tombe un mardi ou un jeudi, et s'il faut par conséquent s'attendre à une fréquence d'utilisation des trains plus faible respectivement le lundi qui précède ou le vendredi qui suit, une offre de week-end est réalisée le lundi ou le vendredi en question.
  - gevallen van overmacht;
  - een tijdelijke situatie van werken, vastgesteld in coördinatie met Infrabel mits informatie aan het publiek ten minste 10 dagen vóór de wijziging van de dienstregeling;
  - wanneer 25 december of 1 januari op een dinsdag of een donderdag valt, en er bijgevolg op respectievelijk de daaraan voorafgaande maandag of de daarop volgende vrijdag een lagere gebruiksfrequentie van de treinen te verwachten valt, wordt er op die maandag of vrijdag een weekendaanbod gerealiseerd.

En cas d'incident, de travaux ou plus généralement, de force majeure, le transport

Als binnen twee maanden na ontvangst, de Staat in verband met het NMBS-voorstel geen enkel bezwaar uit, neemt die laatste de verantwoordelijkheid op zich om die bedieningen te organiseren; ze moeten toegankelijk zijn voor houders van een spoorwegvervoerbewijs.

Met de dagelijkse productie in buskilometers wordt rekening gehouden om na te gaan of voldaan wordt aan de minimale dagelijkse productie in treinkilometers, bepaald in dit hoofdstuk.

Bij een incident, werken, of meer algemeen overmacht, kan het binnenlands- of

intérieur ou transfrontalier de voyageurs peut temporairement être adapté et/ou assuré par un service de bus, dans le respect des législations fédérales et régionales concernées.

En cas de perturbation sérieuse du trafic, quelle qu'en soit la cause, la SNCB garantit une diffusion suffisante de l'information et une assistance aux voyageurs en donnant à cet égard la priorité aux voyageurs à mobilité réduite.

6. Conformément à ses objectifs et en tenant compte des ressources disponibles, la SNCB souhaite assurer une croissance plus importante de l'offre de transport. Elle pourra adapter les fréquences dans les limites mentionnées ci-après.

Si la SNCB envisage, compte tenu de la faible fréquentation, des coûts d'exploitation trop élevés ou suite à une amélioration de l'infrastructure, de supprimer certains arrêts ou de réduire leur desserte de plus de 10 % par rapport aux minima fixés aux points 2 et 3, elle sollicite l'accord du Ministre des Entreprises publiques via la DGTT sur la base d'un dossier justificatif. Toute suppression ou réduction de desserte de plus de 30 % par rapport aux minima fixés aux points 2 et 3, sera également soumise au Conseil des Ministres. Ce dossier doit aussi faire état des répercussions de cette mesure sur la mobilité. Le Ministre de la Mobilité doit être consulté.

#### Art. 9. Trains sur mesure et trains supplémentaires

A la demande des organisateurs de grands événements (festivals, spectacles, manifestations), la SNCB s'efforcera de transporter une grande masse de voyageurs en un court laps de temps. Dans ces cas, sa politique restera axée sur une couverture des coûts et sur une marge bénéficiaire limitée, pour autant qu'il s'agisse d'initiatives purement commerciales.

La SNCB mettra également des trains

grensoverschrijdend reizigersvervoer tijdelijk worden aangepast en/of worden verzekerd door een busdienst, met naleving van de betrokken federale en gewestelijke wetgevingen.

Bij ernstige verstoring van het verkeer, ongeacht de oorzaak ervan, garandeert de NMBS een toereikende informatieverstrekking en tevens bijstand aan de reizigers, waarbij op dat vlak voorrang gegeven wordt aan de reizigers met beperkte mobiliteit.

6. In overeenstemming met haar doelstellingen en rekening houdend met de beschikbare middelen, wenst de NMBS een verder groeiend treinaanbod te verzekeren. Ze kan de frequenties aanpassen binnen de hierna vermelde grenzen.

Wanneer de NMBS, rekening houdend met de lage reizigersaantallen, te hoge exploitatiekosten of ingevolge een verbetering van de infrastructuur, overweegt om bepaalde haltes af te schaffen of hun bediening te verminderen met meer dan 10 % onder de in de punten 2 en 3 vastgelegde minima, dan vraagt ze daartoe, via DGVL, op basis van een gemotiveerd dossier de toestemming van de Minister van overheidsbedrijven. Iedere afschaffing of vermindering van bediening van meer dan 30 % ten opzichte van de onder punten 2 en 3 vastgelegde minima, wordt ook aan de Ministerraad voorgelegd. Dat dossier moet ook vermelden welke weerslag de maatregel heeft op de mobiliteit. De Minister van Mobiliteit moet geraadpleegd worden.

#### Art. 9. Treinen op maat en extra treinen

Bij grote evenementen (festivals, optredens, manifestaties) zal de NMBS op vraag van de organisatoren inspanningen leveren om op korte tijd een grote massa reizigers te vervoeren. In deze gevallen blijft haar beleid erop gericht om kostendekkend te zijn en om een beperkte winstmarge te halen voor zover het gaat om louter commerciële initiatieven.

De NMBS zal ook extra treinen (versterkingstreinen)

supplémentaires en service (trains de renfort) afin de pouvoir gérer les grands flux de voyageurs occasionnels et non organisés, ainsi que les flux structurels de voyageurs (ex. trains supplémentaires vers la Côte). Les coûts qui découlent d'une augmentation d'une telle offre supplémentaire par rapport au passé peuvent être compensés.

#### Art. 10. Introduction d'un nouveau concept de transport

Pour décembre 2011 au plus tard, la SNCB implémentera, en concertation avec la DGTT, les sociétés régionales de transport et d'autres stakeholders, un concept de transport intégré et orienté client, en ce compris l'éventuel développement d'un réseau suburbain autour d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi. De manière multimodale, il doit être possible d'obtenir une offre de transport public de 'porte à porte' et ce, sur la base de l'offre train minimale susmentionnée.

Via des études de potentiel de marché, en collaboration avec les sociétés régionales de transport, les chaînons manquants doivent être décelés, de sorte que l'offre train corresponde mieux aux besoins et aux attentes des voyageurs et des voyageurs potentiels.

Lors de l'établissement des horaires, il doit être tenu compte au maximum des possibilités de correspondance, et des nœuds de correspondance multimodaux doivent être développés.

La SNCB étudiera les relations inter-city qui offrent un potentiel pour la mise en circulation de trains supplémentaires, avec une attention particulière aux régions où l'offre est faible par rapport à la demande, et les endroits où un matériel de qualité plus élevée est souhaitable.

Les résultats de cette étude seront présentés aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, via la DGTT, au plus tard 24 mois après la signature du présent contrat.

#### Art. 11. L'offre RER

Pour mener à bien le projet RER, la SNCB collabore

inleggen om occasionele en niet georganiseerde grote reizigersstromen, alsook structurele reizigersstromen (bv. extra treinen naar de kust) aan te kunnen. De kosten die voortvloeien uit een verhoging van een dergelijk extra aanbod t.o.v. het verleden kunnen worden gecompenseerd.

#### Art. 10. Invoering van een nieuw vervoersconcept

De NMBS zal ten laatste tegen december 2011 in overleg met DGVL, de regionale vervoersmaatschappijen en andere stakeholders een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept implementeren, inbegrepen de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Op een multimodale wijze moet een openbaar vervoersaanbod van 'deur tot deur' mogelijk worden en dit op basis van het bovenvermelde minimum treinaanbod.

Via marktpotentieelonderzoeken, in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen, zullen missing links worden opgespoord zodat het treinaanbod beter wordt afgestemd op de behoeften en de verwachtingen van de reizigers en de potentiële reizigers.

Bij de uitwerking van de dienstregeling moet maximaal worden rekening gehouden met de overstapmogelijkheden en moeten multimodale overstapknooppunten worden uitgebouwd.

De NMBS zal onderzoeken welke interstedelijke relaties een potentieel bieden voor de inleg van meer treinen, met bijzondere aandacht voor de regio's waar het aanbod beperkt is in vergelijking met de behoeften en alwaar een hoger kwaliteitsniveau van materieel wenselijk is.

De resultaten van dit onderzoek zullen voorgelegd worden aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, via DGVL, uiterlijk 24 maanden na ondertekening van dit contract.

#### Art. 11. Het GEN-aanbod

Om het GEN-project tot een goed einde te brengen,

avec les autres sociétés de transport public (STIB/MIVB, TEC, De Lijn) et avec les instances et administrations fédérales et régionales concernées au sein du comité de pilotage mis en place en application de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Conformément aux décisions prises par le Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004, la couverture du déficit d'exploitation est à charge de l'Etat. Il a été également convenu que la SNCB s'engage à développer progressivement l'offre de train et sa fréquence.

#### Art. 12. Implémentation phasée du RER

L'implémentation phasée du RER autour de Bruxelles entraînera, outre les éléments relatifs à la billetterie et à l'infrastructure, la mise en œuvre de trains RER spécifiques à partir de 2011.

Six rames RER seront disponibles à partir du 1<sup>er</sup> mai 2011. Fin 2012, 90 rames seront disponibles.

#### Art. 13. Gestion des gares, des parkings et des dépôts pour vélos

La SNCB négocie des conventions pour la mise à disposition ou l'accès aux voyageurs des installations suivantes:

- avec Infrabel: l'infrastructure d'accueil dans les gares, comme les ascenseurs, escaliers, escalators, couloirs sous voies, quais, passerelles, recouvrements de quais, marquises et abris, etc.;
- avec la SNCB Holding: les bâtiments de gare, les espaces de vente et d'information, les espaces d'attente, l'espace réservé aux chemins d'accès, les parkings, les dépôts pour vélos, etc.

Ces conventions doivent porter sur:

- l'état dans lequel doivent se trouver les espaces mis à disposition, ainsi que leur entretien;
- la durée de la mise à disposition.

werkt de NMBS samen met de andere openbare vervoersmaatschappijen (MIVB/STIB, TEC, De Lijn) en met de betrokken federale en gewestelijke instanties en besturen in het sturingscomité dat werd opgericht bij toepassing van de Overeenkomst van 4 april 2003 tot uitvoering van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel.

Conform de beslissingen van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 valt de dekking van het exploitatietekort ten laste van de Staat. Er werd tevens overeengekomen dat de NMBS zich ertoe verbindt het treinaanbod en de frequentie ervan geleidelijk te ontwikkelen.

#### Art. 12. Gefaseerde implementatie van het GEN

De gefaseerde implementatie van het GEN rond Brussel zal vanaf 2011, buiten de elementen met betrekking tot de biljettenverkoop en de infrastructuur, de invoering van specifieke GEN-treinen meebrengen.

Vanaf 1 mei 2011 zullen er zes treinstellen voor het GEN beschikbaar zijn. Eind 2012 zullen 90 treinstellen beschikbaar zijn.

#### Art. 13. Beheer van stations, parkings en fietsenstallingen

De NMBS maakt afspraken over de terbeschikkingstelling van of de toegang tot de volgende installaties voor de reizigers:

- met Infrabel: onthaalinfrastructuur in de stations, zoals liften, trappen, roltrappen, spooronderdoorgangen, perrons, voetbruggen, overkappingen, schuildaken en schuilhuisjes enz.;
- met de NMBS-Holding: stationsgebouwen, verkoops- en inforuimtes, wachtruimtes, ruimte voor toegangswegen, parkings, fietsenstallingen, enz.

Die afspraken moeten betrekking hebben op:

- de staat waarin de ter beschikking gestelde ruimtes moeten verkeren, en het onderhoud ervan;
- de duur van de terbeschikkingstelling.

<p>La redevance de mise à disposition est fixée sur la base des principes appliqués lors de la scission de l'ancienne SNCB en trois sociétés.</p>	<p>De vergoeding voor de terbeschikkingstelling wordt bepaald op basis van de beginselen die zijn gehanteerd bij de opsplitsing van de oude NMBS in drie vennootschappen.</p>
<p>La SNCB Holding et la SNCB entament une concertation en vue de la conclusion pour le 1<sup>er</sup> janvier 2009 d'un accord relatif au contenu de contrats-types pour la gestion des gares et des parkings.</p>	<p>De NMBS-Holding en de NMBS starten overleg met het oog op het afsluiten voor 1 januari 2009 van een akkoord over de inhoud van type-contracten voor het beheer van de stations en de parkings.</p>
<p>A l'avenir, la liste des gares et des parkings dont la gestion est assurée par la SNCB pourra être adaptée moyennant l'accord de la SNCB Holding et de la SNCB. Pendant toute la durée du présent contrat de gestion, cette adaptation ne pourra être effectuée que le 1<sup>er</sup> avril 2009.</p>	<p>In de toekomst kan de lijst van de stations en parkings waarvan het beheer verzekerd wordt door de NMBS, aangepast worden mits akkoord van de NMBS-Holding en de NMBS. Tijdens de duur van dit beheerscontract kan dit enkel gebeuren op 1 april 2009.</p>
<p>Toute modification à cette liste fera l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion. Le contrat y afférent visé à l'article 29 du contrat de gestion 2005-2007 est conclu dans les meilleurs délais.</p>	<p>Elke wijziging van deze lijst is onderwerp van bijvoegsel aan dit beheerscontract. De ter zake in artikel 29 van het beheerscontract 2005-2007 bedoelde overeenkomst, wordt zo snel mogelijk afgesloten.</p>
<p>Les grosses réparations et les investissements d'équipements aux installations mises à disposition de la SNCB conformément au présent article restent à charge du propriétaire, c'est-à-dire la SNCB Holding ou Infrabel. La SNCB peut toutefois prévoir le placement d'équipements supplémentaires à ses frais.</p>	<p>De grote herstellingen en investeringen in uitrusting aan de installaties die overeenkomstig dit artikel ter beschikking van de NMBS worden gesteld, blijven ten laste van de eigenaar, namelijk de NMBS-Holding of Infrabel. De NMBS kan evenwel voorzien in de plaatsing, op eigen kosten, van bijkomende uitrusting.</p>
<p>Les conséquences juridiques et les modalités pratiques de la possibilité pour la SNCB de réaliser des investissements complémentaires, seront réglées dans des conventions spécifiques entre les sociétés du Groupe SNCB.</p>	<p>De juridische gevolgen en de praktische modaliteiten van de mogelijkheid die de NMBS heeft om bijkomende investeringen te doen, worden geregeld in bijzondere overeenkomsten tussen de vennootschappen van de NMBS-groep.</p>
<p>Les investissements supplémentaires dans la zone d'accueil des voyageurs dans les gares sont repris dans le programme d'investissement annuel de la SNCB.</p>	<p>De bijkomende investeringen in de onthaalzone van de reizigers in de stations worden opgenomen in het jaarlijkse investeringsprogramma van de NMBS.</p>
<p>La liste, arrêtée au 1<sup>er</sup> avril 2008, des gares dont la gestion est confiée à la SNCB par la SNCB Holding est reprise en annexe 6.1.</p>	<p>De lijst van de stations, vastgesteld op 1 april 2008, waarvan het beheer door de NMBS-Holding aan de NMBS is toevertrouwd, bevindt zich in bijlage 6.1.</p>
<p>La liste, arrêtée au 1<sup>er</sup> avril 2008, des parkings dont la gestion est confiée à la SNCB par la SNCB Holding est reprise en annexe 6.2.</p>	<p>De lijst van de parkings, vastgesteld op 1 april 2008, waarvan het beheer door de NMBS-Holding aan de NMBS is toevertrouwd, bevindt zich in bijlage 6.2.</p>

Un nombre d'autres parkings utilisés par les voyageurs de train, font partie de la petite voirie et sont gérés par les communes où ces parkings sont localisés. Quand la SNCB Holding envisage de modifier le statut de ces parkings, elle se concertera avec la SNCB.

#### Art. 14. Politique tarifaire

Les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et les gratuités en faveur des catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, sont décrites dans l'annexe 12.

Conformément à la politique tarifaire et aux règles énoncées ci-après, la SNCB détermine la gamme, la nature et le niveau des prix pour le transport des voyageurs avec des trains du service ordinaire.

#### Art. 15. Cartes train trajet et cartes train scolaires

La majoration des prix avant arrondissement de ces cartes, exprimée en moyenne pondérée selon le volume des différentes cartes émises au cours de l'année civile précédant la date d'approbation des tarifs, varie, entre autres, en fonction de l'accroissement annuel de l'indice santé. L'indice santé est celui du mois de juin précédant l'augmentation tarifaire.

Le pourcentage d'indexation obtenu est adapté en fonction de la régularité des trains de voyageurs, telle que rapportée à la SNCB par Infrabel.

Pour le calcul de la modification tarifaire annuelle ainsi adaptée, la valeur limite des tarifs est déterminée comme suit:

$$\text{Tarifs 1<sup>er</sup> février 2008} * \left( \frac{\text{indice santé juin}_{t-1}}{\text{indice santé juin}_{07}} + \frac{(\text{régularité}_{t-1} - \text{objectif ponctualité})}{\text{objectif ponctualité}} \right)$$

L'objectif pour la ponctualité est le suivant:

- 91,0 % pour l'adaptation tarifaire de février 2009;
- 91,5 % pour l'adaptation tarifaire de février 2010;
- 92,0 % pour l'adaptation tarifaire de février 2011.

La modification tarifaire annuelle effective est égale à l'évolution annuelle de l'indice santé, augmentée ou

Een aantal andere parkings die gebruikt worden door de treinreizigers, zijn ingelijfd in de kleine wegenis en worden beheerd door de gemeenten waar deze parkings zich bevinden. Wanneer de NMBS-Holding het statuut van deze parkings wil wijzigen, zal hierover overlegd worden met de NMBS.

#### Art. 14. Tariefbeleid

De tariefverminderingen die van toepassing zijn in het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigen omwille van sociale, patriottische, professionele en Europese redenen, zijn beschreven in bijlage 12.

Overeenkomstig het tariefbeleid en de hiernavolgende regels bepaalt de NMBS het gamma, de aard en het niveau van de prijzen voor het vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

#### Art. 15. Traject- en schoolkaarten

De prijsverhoging voor afronding van deze kaarten, uitgedrukt in gewogen gemiddelde volgens het volume van de verschillende uitgegeven kaarten in de loop van het burgerlijk jaar dat voorafgaat aan de goedkeuringsdatum van de tarieven, varieert, onder meer, rekening houdend met de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex. De gezondheidsindex is die van de maand juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

In functie van de regelmaat van de reizigerstreinen, zoals aan de NMBS gerapporteerd door Infrabel, wordt het verkregen indexeringspercentage aangepast.

Voor de berekening van de aldus aangepaste jaarlijkse tariefwijziging wordt de limietwaarde van de tarieven als volgt bepaald:

$$\text{Tarieven 1 februari 2008} * \left( \frac{\text{gezondheidsindex juni}_{t-1}}{\text{gezondheidsindex juni}_{07}} + \frac{(\text{regelmaat}_{t-1} - \text{doelstelling stiptheid})}{\text{doelstelling stiptheid}} \right)$$

De doelstelling voor de stiptheid is de volgende:

- 91,0 % voor de tariefaanpassing februari 2009;
- 91,5 % voor de tariefaanpassing februari 2010;
- 92,0 % voor de tariefaanpassing februari 2011.

De werkelijke jaarlijkse tariefwijziging is gelijk aan de jaarlijkse evolutie van de gezondheidsindex,

diminuée de maximum 1 % pour se rapprocher autant que possible de la valeur limite.

La régularité effective est la moyenne des douze indices mensuels de la période se terminant au mois de juin précédant l'augmentation tarifaire.

Les retards dus à des cas de force majeure, à l'exécution de grands projets d'investissement ou à des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité sont neutralisés dans le calcul à établir. Les retards consécutifs aux interruptions de travail résultant du non respect des accords en la matière entre la direction et les organisations syndicales, ne font pas l'objet d'une neutralisation. Les trains supprimés sont considérés comme des trains en retard.

La DGTT contrôle, sur base des rapports "Relazen – Relations" qu'elle reçoit chaque jour d'Infrabel, quels retards sont imputables à la force majeure.

Pour les adaptations tarifaires à partir de février 2012, l'indicateur de ponctualité tiendra compte du nombre de voyageurs respectivement pour les trains de pointe et les autres trains, et également de la durée des retards. Dans cette perspective, à partir de 2008, Infrabel reprendra ces deux éléments dans l'enregistrement des trains en retard et calculera la ponctualité globale pondérée, comme définie à l'annexe 5 de son contrat de gestion.

Si la variation des coûts de l'énergie de traction des trains du service public s'écarte sensiblement de l'indice santé, la SNCB prendra en compte cette variation via une adaptation tarifaire. La SNCB introduira à cette fin un rapport détaillé certifié par les réviseurs de la société auprès du Ministre des Entreprises publiques et de la DGTT. Cette adaptation supplémentaire est toutefois limitée à maximum 1 % par an par rapport au résultat de la formule susmentionnée.

#### Art. 16. Produits autres que les cartes train trajet et cartes train scolaires

Pour les produits autres que les cartes train trajet et les cartes train scolaires, la SNCB tendra vers une plus grande différenciation des prix dans sa politique

verhoogd of verlaagd met maximum 1 % om zo dicht mogelijk de limietwaarde te benaderen.

De effectieve regelmaat is het gemiddelde van de twaalf maandcijfers van de periode die eindigt in de maand juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

De vertragingen te wijten aan overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of aan de langdurige vertragingen die te maken hebben met veiligheidsredenen, worden in de te maken berekening geneutraliseerd. Vertragingen ten gevolge van werkonderbrekingen waarvoor de afspraken ter zake tussen de directie en vakbonden niet werden nageleefd, komen niet in aanmerking voor neutralisatie. Afschafte treinen worden beschouwd als treinen met vertraging.

DGVL controleert, aan de hand van de verslagen "Relazen – Relations" die het dagelijks van Infrabel ontvangt, welke vertragingen aan overmacht worden toegewezen.

Voor de tariefaanpassingen vanaf februari 2012 zal de stiptheidsindicator rekening houden met het aantal reizigers op respectievelijk spitsuur- en andere treinen, en tevens met de duur van de vertragingen. Met het oog daarop zal Infrabel vanaf 2008 bij de registratie van de treinen met vertraging deze beide elementen meenemen en de gewogen globale stiptheid bepalen, zoals gedefinieerd in bijlage 5 van haar beheerscontract.

Indien de variatie van de tractie-energiekosten van de treinen van de openbare dienst betekenisvol afwijkt van die van de gezondheidsindex, zal de NMBS die via een tariefaanpassing verrekenen. Met het oog hierop dient de NMBS een omstandig en door de bedrijfsrevisoren gecertificeerd verslag in bij de Minister van Overheidsbedrijven en DGVL. Deze bijkomende aanpassing is evenwel beperkt tot jaarlijks maximum 1 % ten opzichte van het resultaat van de bovenvermelde formule.

#### Art. 16. Andere producten dan traject- en schooltreinkaarten

Voor de andere producten dan traject- en schooltreinkaarten zal de NMBS in haar tariefbeleid streven naar een grotere prijsdifferentiatie. Meer

tarifaire. Des prix plus différenciés pendant les heures creuses peuvent en effet augmenter l'attrait du train et ainsi contribuer directement à la réalisation des objectifs de croissance. L'augmentation tarifaire annuelle, exprimée en moyenne pondérée selon le volume de chaque groupe de produits ne dépassera pas l'augmentation annuelle de l'indice santé.

Art. 17. Modification du prix des sillons ou du taux de TVA

En cas d'une évolution de prix des sillons qui diffère significativement de l'évolution de l'index santé ou en cas de variation du taux de TVA applicable aux titres de transport ferroviaire, le gain ou la perte de la SNCB sera compensé par une adaptation de ses tarifs ou de sa dotation d'exploitation.

Art. 18. Communication de l'adaptation tarifaire

A l'occasion de chaque adaptation tarifaire, la SNCB communique à la DGTT la gamme des titres de transport et les tarifs appliqués, deux mois avant qu'ils ne soient portés à la connaissance du public. Le public doit en être informé au moins dix jours avant la date de leur entrée en vigueur.

Cette disposition ne porte pas préjudice à la mise en oeuvre immédiate de nouvelles formules commerciales.

Art. 19. Projet Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires

Deux ans après le début des travaux d'infrastructure Diabolo, la SNCB tiendra compte de l'application d'une 'redevance passager', comme le stipule la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes sur les chemins de fer. Cette redevance est, au départ, pour 50 % à charge du client mais, après la fin des travaux, elle le deviendra entièrement.

Dès que la 'redevance passager' sera introduite et/ou que le niveau de celle-ci changera, la SNCB pourra intégrer cette redevance et ses modifications dans les

gedifferentieerde prijzen kunnen immers tijdens de daluren de aantrekkelijkheid van het treinreizen verhogen, en aldus rechtsreeks bijdragen tot het waarmaken van de groeidoelstellingen. De jaarlijkse prijsstijging, uitgedrukt in gewogen gemiddelde volgens het volume van ieder van deze productgroepen, zal niet hoger zijn dan de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex.

Art. 17. Wijziging van de prijs van de rijpaden of van het BTW-tarief

Bij een prijsontwikkeling van de rijpaden die betekenisvol afwijkt van de ontwikkeling van de gezondheidsindex, of bij wijziging van het BTW-tarief op de spoorvervoerbewijzen, wordt de winst of het verlies van de NMBS gecompenseerd door een aanpassing van haar tarieven of van haar exploitatietoelage.

Art. 18. Mededeling prijsaanpassing

Bij elke tariefaanpassing deelt de NMBS aan DGVL het gamma van de vervoerbewijzen en de geldende tarieven mee en dit twee maanden vooraleer ze aan het publiek worden bekendgemaakt. Het publiek moet er minstens tien dagen vooraf worden van ingelicht.

Deze bepaling vormt geen beletsel om onmiddellijk nieuwe commerciële formules in te voeren.

Art. 19. Diabolo-project – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen

Twee jaar na de start van de werken voor de Diabolo-infrastructuur zal de NMBS rekening houden met de toepassing van de 'passagiersvergoeding', zoals bepaald in de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen. Aanvankelijk voor de helft, maar na beëindiging van de werken zal de volledige vergoeding ten laste van de klant worden gelegd.

Van zodra de 'passagiersvergoeding' zal worden ingevoerd en/of de hoogte ervan wijzigt, wordt de NMBS gemachtigd om deze vergoeding en haar

tarifs.

Conformément à l'article 12, §1<sup>er</sup> de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes sur les chemins de fer, l'Etat versera une compensation à la SNCB pour le montant que la SNCB doit payer à la Northern Diabolo SA pour les voyageurs bénéficiant de la gratuité de transport par train en vertu de l'annexe 12.

Lors de l'adaptation tarifaire suivant le deuxième anniversaire du début des travaux d'infrastructure Diabolo, une augmentation tarifaire supplémentaire de 0,5 % sera appliquée une seule fois pour couvrir la contribution prévue à l'article 15, §1<sup>er</sup> de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes sur les chemins de fer.

#### Art. 20. Gratuité du transport par train entre le domicile et le lieu de travail

Afin de tendre vers la gratuité du transport domicile-lieu de travail par chemin de fer, en deuxième classe, ainsi que sur le réseau de la STIB sur base d'une carte train mixte, la SNCB prendra à sa charge l'intervention du travailleur, selon les modalités fixées à l'annexe 13 et dans les limites de l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 74.

#### Art. 21. Promotion du transport par train

Chaque année, la SNCB prend l'initiative d'organiser au moins une action de promotion destinée à attirer une clientèle nouvelle vers le mode ferroviaire. Ces actions peuvent être liées à un thème spécifique ou à un événement particulier.

Des réductions tarifaires ou exonérations générales ou destinées à un groupe cible, ou la réouverture de gares ou de points d'arrêt, ainsi que leur financement, peuvent faire l'objet de discussions avec le Gouvernement et le cas échéant donner lieu à des avenants au présent contrat de gestion.

wijzigingen te verwerken in de tarieven.

In toepassing van artikel 12, §1 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen zal de Staat de NMBS compenseren voor het bedrag dat de NMBS aan de Northern Diabolo NV moet betalen m.b.t. de reizigers die op grond van bijlage 12 kosteloos vervoer per trein genieten.

Bij de tariefaanpassing die volgt op de tweede verjaardag van het begin van de werken voor de Diabolo-infrastructure zal éénmalig een bijkomende tariefverhoging van 0,5 % worden toegepast om de bijdrage bedoeld in artikel 15, §1 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen te dekken.

#### Art. 20. Kosteloosheid van het spoorvervoer tussen de woonplaats en het werk

In haar streven naar de kosteloosheid voor de reiziger van het spoorvervoer tussen de woonplaats en het werk in tweede klas, alsook van het MIVB-vervoer op basis van een gemengde treinkaart, neemt de NMBS de werknemersbijdrage te haren laste en dit volgens de nadere regels die zijn vastgelegd in bijlage 13 en binnen de budgettaire enveloppe waarvan sprake is in artikel 74.

#### Art. 21. Promotie van het vervoer per trein

De NMBS neemt jaarlijks het initiatief om minstens één promotieactie te voeren om nieuwe klanten naar het spoor te brengen. Deze acties kunnen gebonden zijn aan een specifiek thema of een bijzonder evenement.

Doelgroepgerichte of algemene tariefverminderingen of tariefvrijstellingen, of de heropening van stations of stopplaatsen, en hun financiering, kunnen het voorwerp uitmaken van besprekingen met de Regering en desgevallend aanleiding geven tot bijvoegsels bij dit contract.

Art. 22. Go Pass pour les jeunes à leur 16<sup>ème</sup> anniversaire

La SNCB organise chaque mois une action de mailing visant tous les jeunes qui atteignent l'âge de 16 ans pendant le mois et qui contient un bon donnant droit au jeune à un Go Pass gratuit.

La SNCB adresse chaque trimestre à la DGTT un aperçu du nombre de bénéficiaires et une évaluation du taux d'attractivité réelle de la mesure.

Elle procèdera à l'évaluation globale du projet (initialement prévue dans le courant de l'automne 2007) et présentera le rapport à la DGTT au plus tard pour fin septembre 2008.

Art. 23. Les dessertes intérieures par trains à grande vitesse

En collaboration avec des transporteurs ferroviaires étrangers, la SNCB desservira des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse.

Les relations sur lesquelles ce transport intérieur sera organisé, sont les suivantes:

- Oostende – Brugge – Gent – Bruxelles – (Paris): un train aller et retour par jour avec renforcement d'un train supplémentaire aller et retour pendant le week-end;
- (Amsterdam) - Antwerpen – Bruxelles – (Paris): 7 trains aller et retour par semaine;
- (Cologne) - Liège-Guillemins – Bruxelles – (Paris): 6 trains aller et retour par semaine;
- Liège-Guillemins – Namur – Charleroi – Mons – (Paris): 1 train aller et retour par jour.

L'article 76 prévoit les dotations financières appropriées.

L'optimisation du service intérieur ne devrait pas être compromise par les conséquences de la libéralisation du transport international de voyageurs en 2010. Dès lors, la SNCB examinera, le moment venu, quelles modifications doivent être apportées à l'offre de trains du service ordinaire.

Art. 22. Go Pass voor jongeren bij de 16de verjaardag

De NMBS voert elke maand een mailing die gericht is op jongeren die in die maand 16 jaar worden en die een bon bevat die recht geeft op een gratis Go Pass.

De NMBS stuurt elk kwartaal aan DGVL een overzicht van het aantal begunstigden en een inschatting van de aantrekkingskracht van de maatregel.

Zij zal overgaan tot de globale evaluatie van dit project (oorspronkelijk gepland in het najaar van 2007) en het rapport aan DGVL overmaken uiterlijk tegen eind september 2008.

Art. 23. De binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen

De NMBS zal in samenwerking met buitenlandse spoorwegvervoerders binnenlandse bestemmingen aandoen met hogesnelheidstreinen.

De verbindingen waarop dit binnenlands vervoer zal worden georganiseerd, zijn de volgende:

- Oostende – Brugge – Gent – Brussel – (Parijs): 1 trein heen-en-terug per dag, met versterking door een extra trein heen-en-terug in het weekend;
- (Amsterdam) - Antwerpen – Brussel – (Parijs): 7 treinen heen-en-terug per week;
- (Keulen) - Liège-Guillemins – Brussel – (Parijs): 6 treinen heen-en-terug per week;
- Liège-Guillemins – Namur – Charleroi – Mons – (Parijs): 1 trein heen-en-terug per dag.

Artikel 76 voorziet in de passende financiële toelage.

De optimalisatie van de binnenlandse dienstverlening zou niet gehypothekeerd mogen worden door de gevolgen die de vrijmaking van het internationaal reizigersvervoer in 2010 kan meebrengen. Daarom zal de NMBS, te gelegener tijd, onderzoeken welke wijzigingen moeten aangebracht worden aan het

La compensation financière relative à la desserte intérieure par trains à grande vitesse sur la relation Bruxelles – Mechelen – Antwerpen-Centraal – Noorderkempen – Breda – Den Haag sera définie par avenant.

### **Deuxième mission: le transport transfrontalier de voyageurs par des trains du service ordinaire**

#### Art. 24. Trafic transfrontalier

La SNCB assure, en accord avec les instances étrangères, des dessertes transfrontalières avec des trains du service ordinaire jusqu'aux gares juste après la frontière:

- en Allemagne: Aix-la-Chapelle;
- en France: Lille;
- au Luxembourg: Luxembourg, Troisvierges, Rodange;
- aux Pays-Bas: Maastricht (avec un minimum de 12 trains par jour et par direction), Roosendaal.

La SNCB coordonne de sa propre initiative les contacts avec les instances étrangères et conclut les accords nécessaires.

Dans le courant de 2008, la SNCB négociera avec les instances étrangères l'application des tarifs intérieurs au trafic transfrontalier, et ce jusqu'à la première grande gare après la frontière. Dans le cadre du développement des diverses Eurégions transfrontalières, la SNCB examinera le moyen d'introduire son système tarifaire domicile-travail / domicile-école et le système tiers payant afin de stimuler ce transport transfrontalier par train.

La poursuite des relations existantes fait l'objet d'une évaluation annuelle qui est transmise à la DGTT.

De nouvelles liaisons ne sont possibles qu'après l'établissement d'un business case abordant la faisabilité du projet, les coûts générés, les clients potentiels et les résultats financiers.

aanbod van de treinen van de gewone dienst.

De financiële compensatie betreffende de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen op de verbinding Brussel – Mechelen - Antwerpen-Centraal – Noorderkempen - Breda – Den Haag zal in een bijvoegsel bepaald worden.

### **Tweede opdracht: Het grensoverschrijdend reizigersvervoer**

#### Art. 24. Grensoverschrijdend verkeer

In akkoord met de buitenlandse instanties zorgt de NMBS voor grensoverschrijdende bedieningen tot stations kort over de grens met treinen van de gewone dienst:

- in Duitsland: Aken;
- in Frankrijk: Rijsel;
- in Luxemburg: Luxembourg, Troisvierges, Rodange;
- in Nederland: Maastricht (met een minimum van 12 treinen per dag en per richting), Roosendaal.

De NMBS coördineert op eigen initiatief de contacten met de buitenlandse instanties en sluit de nodige overeenkomsten.

De NMBS onderhandelt in de loop van 2008 met de buitenlandse instanties over de toepassing van de binnenlandse tarieven op het grensoverschrijdend verkeer, en dit tot aan het eerste grote station over de grens. De NMBS zal, in het kader van de ontwikkeling van de diverse grensoverschrijdende Euregiozones, onderzoeken hoe haar woon-werk / woon-school tariefsysteem en het derdebetalersysteem kan ingevoerd worden, teneinde dit grensoverschrijdend vervoer per trein te stimuleren.

Het voortzetten van de bestaande verbindingen wordt jaarlijks geëvalueerd en aan DGVL overgemaakt.

Nieuwe verbindingen zijn enkel mogelijk na opstelling van een business case met vermelding van de haalbaarheid van het project, de gegenereerde kosten, de mogelijke klanten en de financiële

resultaten.

L'Etat peut prévoir une intervention financière pour compenser les éventuels coûts nets découlant de la modification de la production et de la tarification adaptée, et ce en tenant compte des recettes réelles.

De Staat kan voorzien in een financiële tegemoetkoming om de eventuele nettokosten te compenseren die voortvloeien uit de wijziging van de productie en van de aangepaste tarifiering, dit rekening houdend met de reële ontvangsten.

Art. 25. Desserte Virton – Rodange et Arlon – Rodange

La desserte des liaisons transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange donnant accès à la ville de Luxembourg telles que mises en œuvre au début de l'année 2008 est au moins maintenue jusqu'à la fin de l'année 2018 conformément à la convention conclue le 9 mars 2008 entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange.

Le niveau réel de la compensation versée à cette fin en 2007 à la SNCB est également maintenu jusqu'à la fin de l'année 2018.

**Troisième mission: les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation**

Art. 26. Besoins de la Nation

Les dispositions contractuelles visées par cette mission sont traitées au chapitre XI du présent contrat.

Art. 25. Bediening Virton – Rodange en Arlon – Rodange

De bediening van de grensoverschrijdende verbindingen Virton – Rodange en Arlon – Rodange, die toegang geven tot de stad Luxemburg, zoals die werden ingevoerd begin 2008, wordt minstens gehandhaafd tot het einde van 2018 conform de overeenkomst die op 9 maart 2008 werd gesloten tussen België en het Groothertogdom Luxemburg met betrekking tot de aanpassing, de exploitatie, de ontwikkeling en de promotie van de grensoverschrijdende lijnen Virton – Rodange en Arlon – Rodange.

Het werkelijke compensatieniveau dat daartoe in 2007 aan de NMBS werd gestort, wordt eveneens behouden tot eind 2018.

**Derde opdracht: De prestaties die de NMBS moet leveren voor de behoeften van de Natie**

Art. 26. Behoeften van de Natie

De contractuele bepalingen van deze opdracht komen aan bod in hoofdstuk XI van dit contract.

## **II. Sécurité**

### Art. 27. Sécurité des voyageurs et du personnel et sûreté

Pour le plan stratégique *Corporate Security* à rédiger et à transmettre par la SNCB Holding (en concertation avec la SNCB et Infrabel), qui définit les objectifs stratégiques pour l'approche de la problématique globale de la sécurité sur le domaine ferroviaire, la SNCB connaît et assume son rôle, tout comme elle apporte son soutien à l'élaboration et à l'implémentation de ce plan. Ce plan stratégique couvrira tant la sécurité sociétale du personnel et des voyageurs que la sûreté de l'infrastructure affectée au transport de voyageurs et au transport de marchandises. En ce qui concerne le plan d'action qui y est repris à titre de prévention des attaques terroristes, celui-ci est conforme aux directives et aux plans de sûreté élaborés au sein du Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire.

La SNCB respectera le planning qui a été présenté conjointement par la SNCB et la SNCB Holding (coordinateur) pour mettre au point et implémenter le plan stratégique *Corporate Security*. Le plan stratégique sera évalué chaque année par la SNCB Holding en collaboration avec la SNCB et Infrabel.

La SNCB formulera des propositions en vue d'appliquer des sanctions plus efficaces afin de dissuader la fraude et les autres formes de nuisances qui sont souvent à l'origine des agressions vis-à-vis du personnel SNCB. Les Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques soumettront ces propositions à leurs collègues.

## **II. Veiligheid**

### Art. 27. Veiligheid van reizigers en personeel en beveiliging

Bij het door de NMBS-Holding op te stellen en te sturen strategisch beleidsplan *Corporate Security* (dat afgestemd is met de NMBS en Infrabel), waarin de strategische doelstellingen bepaald worden voor de aanpak van de globale veiligheidsproblematiek op het spoorwegdomein, kent en vervult de NMBS haar rol en treedt ondersteunend op bij de uitwerking en de implementatie ervan. In dit strategisch beleidsplan komen zowel de sociale veiligheid van het personeel en de reizigers als de beveiliging van de infrastructuur van het reizigersvervoer en het goederenvervoer aan bod. Wat het daarin opgenomen actieplan ter preventie van terroristische aanslagen betreft, is het conform de richtlijnen en de beveiligingsplannen uitgewerkt binnen het Federaal Comité voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer.

De NMBS zal zich houden aan de planning die wordt voorgesteld samen door de NMBS en de NMBS-Holding (coördinator) om het strategisch beleidsplan *Corporate Security* op punt te stellen en te implementeren. Het strategisch beleidsplan zal jaarlijks door de NMBS-Holding worden geëvalueerd, in samenwerking met de NMBS en Infrabel.

De NMBS zal voorstellen formuleren met het oog op het efficiënter hanteren van sancties om het zwartrijden en andere vormen van overlast te ontmoedigen; deze zijn vaak een oorzaak van agressie t.a.v. het NMBS-personeel. De Ministers van Mobiliteit en Overheidsbedrijven zullen deze voorstellen voorleggen aan hun collega's.

### III. Qualité du service

#### Art. 28. Principes généraux de la mesure de la qualité

La SNCB mesure la qualité des services offerts à ses clients sur la base de critères objectifs et subjectifs.

La mesure de la qualité est soit confiée à un organisme extérieur, soit validée par la DGTT et certifiée par un organisme extérieur. Cette certification est organisée à l'initiative de la DGTT.

Les objectifs et les résultats sont communiqués au public.

La DGTT et le CCU sont associés à l'ensemble du processus de mesure de la qualité.

La SNCB est responsable de la mesure de la qualité pour ses compétences propres. Cependant, les trois sociétés coopèrent, notamment par le biais de la conclusion de *Service Level Agreements* (SLA), pour optimiser les mesures, coordonner leurs procédures et lorsque c'est nécessaire pour limiter les désagréments pour le public. Particulièrement, la mesure de la qualité subjective, au moyen du baromètre qualité, est coordonnée pour éviter des procédures parallèles.

Les résultats de l'évolution des indicateurs objectifs et des indicateurs subjectifs (baromètre de qualité) seront présentés chaque année aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité, à la DGTT, aux autres sociétés du Groupe SNCB, au CCU et aux autres associations d'utilisateurs concernées.

#### Art. 29. Mesure objective de la qualité: manuel de qualité

La SNCB travaille avec un manuel de qualité en vue de réaliser une mesure objective de la qualité.

### III. Kwaliteit van de dienstverlening

#### Art. 28. Algemene principes van de kwaliteitsmeting

De NMBS meet de kwaliteit van de dienstverlening aan haar klanten op basis van objectieve en subjectieve criteria.

De kwaliteitsmeting wordt hetzij toevertrouwd aan een extern organisme, hetzij gevalideerd door DGVL en gecertificeerd door een extern organisme. Die certificering wordt georganiseerd op initiatief van DGVL.

De doelstellingen en de resultaten worden aan het publiek meegedeeld.

DGVL en het RCG zijn bij het gehele kwaliteitsmetingsproces betrokken.

De NMBS is verantwoordelijk voor de kwaliteitsmeting van haar eigen opdrachten. Niettemin werken de drie vennootschappen, meer bepaald door middel van *Service Level Agreements* (SLA), samen voor het optimaliseren van de metingen, het coördineren van hun procedures en wanneer nodig voor het beperken van de hinder voor het publiek. In het bijzonder wordt de subjectieve kwaliteitsmeting, door middel van de kwaliteitsbarometer, gecoördineerd om parallelle procedures te vermijden.

Jaarlijks zullen de resultaten van de evolutie van de objectieve indicatoren en van de subjectieve indicatoren (kwaliteitsbarometer) meegedeeld worden aan de Ministers van Overheidsbedrijven en van Mobiliteit, DGVL, de andere vennootschappen van de NMBS-groep, het RCG en andere betrokken gebruikersverenigingen.

#### Art. 29. Objectieve kwaliteitsmeting: kwaliteitshandboek

De NMBS werkt met een kwaliteitshandboek, met het oog op het verrichten van de objectieve kwaliteitsmeting.

Ce manuel a pour but de déterminer:

- tous les aspects qualitatifs pertinents et la manière dont ils doivent être suivis;
- les indicateurs qui constituent un bon critère pour ces aspects;
- la manière dont ces indicateurs seront suivis;
- les objectifs de qualité et les perspectives de croissance de ces indicateurs;
- la manière dont les plaintes seront traitées et le délai endéans lequel elles le sont.

La SNCB soumet son manuel à la DGTT pour approbation au plus tard six mois après la signature du contrat de gestion.

Le manuel fait l'objet:

- d'une approbation par la DGTT et le CCU, sous réserve de certification;
- d'une certification par un contrôleur de qualité externe et agréé (auditeur), désigné par la DGTT pour le Groupe SNCB.

Si le manuel ne peut pas être certifié, l'auditeur en informe la DGTT. La SNCB dispose d'une période de six mois après sa notification pour adapter le manuel de qualité et à nouveau le soumettre pour approbation et certification.

L'auditeur veille à la bonne application des manuels de qualité et adresse chaque année à la DGTT un reporting à ce sujet. Si l'auditeur constate que l'application n'est pas satisfaisante, la SNCB dispose d'un délai de deux mois pour procéder à un ajustement.

#### Art. 30. Aspects qualitatifs

Le manuel de qualité traite au moins des aspects qualitatifs suivants. Pour certains de ces aspects, l'indicateur à appliquer est celui qui est développé à l'annexe 4:

- probabilité d'avoir une place assise;

Doel van dit handboek is:

- het bepalen van alle relevante kwaliteitsaspecten en van de wijze waarop ze opgevolgd dienen te worden;
- het bepalen van de indicatoren die voor de aspecten een goede maatstaf vormen;
- het bepalen op welke manier deze indicatoren zullen opgevolgd worden;
- taakstellingen bepalen voor de kwaliteitsaspecten en een groeipad bepalen voor de indicatoren;
- het bepalen van de wijze waarop en de termijn waarbinnen klachten zullen behandeld worden.

De NMBS legt haar handboek ter goedkeuring voor aan DGVL ten laatste zes maanden na het ondertekenen van dit beheerscontract.

Het handboek is voorwerp van:

- goedkeuring door DGVL en het RCG, onder voorbehoud van certificering;
- certificering door een erkende, externe kwaliteitsbewaker (auditor), aangesteld door DGVL, voor de NMBS-groep.

Indien het handboek niet kan gecertificeerd worden brengt de auditor DGVL hiervan op de hoogte. De NMBS beschikt over een periode van zes maanden na bekendmaking hiervan om het kwaliteitshandboek bij te stellen en opnieuw ter goedkeuring en certificering voor te leggen.

De auditor waakt over de goede toepassing van de kwaliteitshandboeken en rapporteert hierover jaarlijks aan DGVL. Indien de auditor vaststelt dat de toepassing niet voldoet heeft de NMBS twee maanden de tijd voor bijstelling.

#### Art. 30. Kwaliteitsaspecten

Het kwaliteitshandboek behandelt ten minste de hierna opgesomde kwaliteitsaspecten. Voor sommige van deze aspecten is de toe te passen indicator uitgewerkt in bijlage 4:

- kans op een zitplaats;

- |  |  |
|--|--|
| - propreté (y compris vandalisme) dans le train;         | - netheid (inclusief vandalisme) in de trein;                          |
| - informations dans le train;                            | - informatie in de trein;  |
| - propreté des gares et des parkings gérés par la SNCB;  | - netheid van de stations en parkings die beheerd worden door de NMBS; |
| - accueil et service;                                    | - onthaal en service;  |
| - diffusion de l'information aux voyageurs dans la gare; | - informatieverlening aan de reizigers in het station;                 |
| - gestion des plaintes;                                  | - klachtenbeheer;  |
| - ponctualité.   | - stiptheid.   |

#### Art. 31. Baromètre de qualité

La perception de la qualité par le client est mesurée au moyen d'enquêtes qui constituent le baromètre de qualité. Ce baromètre de qualité permet d'évaluer les indicateurs subjectifs pertinents en ce qui concerne les aspects qualitatifs importants pour l'entreprise. Le baromètre de qualité n'analyse donc pas la qualité technique réellement produite, mais l'expérience subjective des voyageurs.

Le baromètre de qualité est réalisé à la demande de la SNCB et effectué quatre fois par an par un exécutant externe.

La SNCB communique à la DGTT:

- les résultats de chaque mesure (trimestriellement);
- un rapport contenant les résultats globaux sur une base annuelle, le 30 avril au plus tard.

Dès que des mesures de référence seront disponibles pour douze mois successifs, des valeurs limites seront déterminées en concertation. Si un indicateur est, de façon significative ou répétée, inférieur à la valeur limite, la SNCB procède à une étude plus détaillée afin de déterminer les causes possibles. La DGTT est tenue informée de cette étude.

La SNCB communique les réalisations sur son site web.

#### Art. 31. Kwaliteitsbarometer

De perceptie door de klant van de kwaliteit wordt gemeten door enquêtes, de zogenaamde kwaliteitsbarometer. Door middel van deze kwaliteitsbarometer worden de relevante subjectieve indicatoren met betrekking tot de voor de onderneming belangrijke kwaliteitsaspecten beoordeeld. De kwaliteitsbarometer analyseert dus niet de reëel gepresteerde technische kwaliteit, maar wel de subjectieve beleving van de treinreizigers.

De kwaliteitsbarometer wordt opgesteld in opdracht van de NMBS en vier keer per jaar opgemaakt door een externe opdrachtnemer.

De NMBS bezorgt aan DGVL:

- de resultaten van elke meting (per kwartaal);
- een rapport met de globale resultaten op jaarbasis uiterlijk op 30 april.

Zodra er referentiemetingen zijn voor twaalf opeenvolgende maanden, zullen in onderling overleg de grenswaarden vastgesteld worden. Indien een indicator, op betekenisvolle wijze of herhaaldelijk, onder de grenswaarde ligt, voert de NMBS verder onderzoek naar de mogelijke oorzaken hiervan. DGVL wordt op de hoogte gehouden van dit onderzoek.

De NMBS communiceert de realisaties op haar website.

### Art. 32. Noeuds de correspondance intermodaux

En collaboration avec les sociétés régionales de transport, la SNCB réalise un projet-pilote en vue de la certification des noeuds de correspondance intermodaux. Le projet piloté par la STIB concernera quelques haltes desservies par le réseau RER autour de Bruxelles. La SNCB Holding et Infrabel participent à cette certification.

### Art. 33. Compensation des voyageurs

La SNCB s'engage à transporter tout voyageur muni d'un titre de transport valable ainsi que, le cas échéant, ses bagages à la gare de destination, en veillant à se conformer aux horaires prévus.

Dans cette optique, la SNCB met en place dans les meilleurs délais un nouveau système de compensation de la clientèle en cas de retard de train, qui se substitue au système instauré sur la base du contrat de gestion 2005-2007.

Ce nouveau système prévoit que la SNCB accorde une compensation forfaitaire de 100 % aux voyageurs victimes d'un retard de 60 minutes au minimum.

En ce qui concerne les perturbations de manière répétée ou systématique, les compensations suivantes sont instaurées:

- pour un minimum de 20 retards de plus de 15 minutes sur une période de 6 mois, la SNCB accorde une compensation de 25 % par retard;
- pour un minimum de 10 retards de plus de 30 minutes sur une période de 6 mois, la SNCB accorde une compensation de 50 % par retard.

Le nouveau système de compensation et ses modalités d'application doivent être soumis via la DGTT au Ministre des Entreprises publiques, pour approbation, au plus tard trois mois après la publication du nouveau contrat de gestion au Moniteur.

### Art. 32. Intermodale overstapknooppunten

De NMBS realiseert samen met de regionale vervoersmaatschappijen een proefproject inzake certificering van intermodale overstapknooppunten. Het project, dat aangestuurd wordt door de MIVB, zal betrekking hebben op enkele bediende haltes van het GEN-netwerk rond Brussel. De NMBS-Holding en Infrabel nemen deel aan deze certificering.

### Art. 33. Compensatie van de reizigers

De NMBS verbindt zich ertoe iedere reiziger met een geldig vervoerbewijs en ook, in voorkomend geval, zijn bagage te vervoeren tot het station van bestemming, waarbij ze erover waakt de voorziene dienstregeling in acht te nemen.

In die optiek stelt de NMBS zo snel mogelijk een nieuw compensatiesysteem in voor de klanten in geval van treinvertraging, dat het systeem vervangt dat werd ingevoerd op basis van het beheerscontract 2005-2007.

Dit nieuwe systeem voorziet erin dat de NMBS een vaste compensatie van 100 % toekent aan reizigers die het slachtoffer zijn van vertragingen van 60 minuten of meer.

Wat de herhaalde of stelselmatige vertragingen betreft, worden volgende compensaties ingevoerd:

- voor minstens 20 vertragingen van meer dan 15 minuten in een periode van 6 maanden, vergoedt de NMBS 25 % per vertraging;
- voor minstens 10 vertragingen van meer dan 30 minuten in een periode van 6 maanden, vergoedt de NMBS 50 % per vertraging.

Het nieuwe compensatiesysteem en de toepassingsmodaliteiten ervan moeten via DGVL ter goedkeuring aan de Minister van Overheidsbedrijven worden overgelegd ten laatste drie maanden na publicatie van het nieuwe beheerscontract in het Staatsblad.

## **IV. Relations avec les tiers**

### Art. 34. Règles de conduite à l'égard de tiers

La SNCB met ses dépôts et consignes pour bagages à la disposition des voyageurs de toutes les entreprises ferroviaires sans aucune discrimination.

### Art. 35. Comité Consultatif des Usagers

La SNCB Holding centralise les relations du Groupe avec le CCU et en assure le Secrétariat.

En exécution de la Loi relative aux Entreprises publiques, la SNCB collabore avec le CCU.

La SNCB s'engage notamment:

- à répondre, via la SNCB Holding, de façon complète et motivée à tous les avis émis par le CCU concernant ses activités:
  - a. dans un délai d'un mois, quand il s'agit de fournir des informations disponibles au sein de l'entreprise;
  - b. dans un délai de deux mois, quand la réponse nécessite des recherches préalables;
  - c. dans un délai raisonnable, quand il s'agit de matières touchant à la stratégie de l'entreprise.

Si la SNCB n'est pas en mesure de répondre à la question dans le délai d'un mois, elle en informera le CCU endéans le mois, via la SNCB Holding, en motivant la nécessité de disposer d'un délai de réponse plus long;

- dans un délai à fixer conjointement (suffisamment à temps pour qu'un avis sérieux puisse être émis avant que des décisions définitives ne soient prises), informer le CCU des adaptations importantes envisagées au plan de transport des

## **IV. Relaties met derden**

### Art. 34. Gedragsregels ten overstaan van derden

De NMBS stelt de door haar beheerde bagagerekken en kluizen op niet-discriminerende wijze ter beschikking van de reizigers van alle spoorwegondernemingen.

### Art. 35. Raadgevend Comité van de Gebruikers

De NMBS-Holding centraliseert de relaties van de NMBS-groep met het RCG en zorgt voor het secretariaat ervan.

In uitvoering van de Wet Overheidsbedrijven werkt de NMBS samen met het RCG.

De NMBS verbindt zich er meer bepaald toe:

- om via de NMBS-Holding een volledig en gemotiveerd antwoord te formuleren op alle adviezen die het RCG over haar activiteiten uitbrengt:
  - a. binnen een termijn van één maand, wanneer er informatie moet worden verschaft die binnen de onderneming beschikbaar is;
  - b. binnen een termijn van twee maanden, wanneer het antwoord voorafgaande opzoeken vergt;
  - c. binnen een redelijke termijn, wanneer het materies betreft die betrekking hebben op de strategie van de onderneming.

Indien de NMBS niet binnen de termijn van één maand kan antwoorden op de vraag, moet zij dit, via NMBS-Holding, binnen de maand ter kennis brengen van het RCG, met motivatie van de noodzaak om over een langere antwoordtermijn te beschikken;

- om binnen een gezamenlijk vast te leggen termijn (voldoende tijdig opdat een ernstig advies kan worden uitgebracht vooraleer definitieve beslissingen worden genomen), het RCG in te lichten over de belangrijke, beoogde

services de train ainsi qu'aux tarifs ou autres changements importants pour le voyageur;

- à inviter régulièrement (nombre à fixer conjointement) le CCU à des réunions d'information ou de concertation sur la politique suivie;
- à établir une feuille de route et de suivi de réalisation des suggestions du CCU qui ont été retenues.

#### Art. 36. Service de médiation

La SNCB Holding centralise les relations du Groupe SNCB avec le service de médiation. Le service de médiation étant considéré comme une instance de recours qui ne peut se substituer aux services propres des sociétés de droit public chargés des plaintes de la clientèle, la SNCB Holding organisera dans ce cadre les modalités pratiques de rapportage et de concertation entre les organes de gestion de la SNCB Holding et de la SNCB et le service de médiation.

#### Art. 37. Aliénation ou acquisition des biens

La SNCB décide librement de l'utilisation et de l'aliénation des immobilisations corporelles et incorporelles dont elle est propriétaire et qui ne sont pas nécessaires à l'exercice de ses missions de service public.

Avant l'aliénation d'un bien immobilier, la SNCB est tenue d'examiner l'opportunité que représente celui-ci pour les deux autres sociétés du Groupe SNCB dans le cadre de leurs missions de service public, le secteur du transport public ainsi que pour d'autres secteurs publics si ceux-ci ne sont pas sur un marché concurrentiel. La SNCB Holding, la SNCB et Infrabel concluent, dans les six mois de la signature du présent contrat, une convention par laquelle elles s'accorderont mutuellement un droit de préemption. Si ce droit n'est pas exercé et si la SNCB soupçonne un intérêt potentiel pour le secteur public, qui n'est pas sur un marché concurrentiel, la SNCB publiera un avis au Moniteur belge pour annoncer son intention,

aanpassingen van het vervoersplan van de treindienst alsook van de tarieven of over andere belangrijke veranderingen voor de reiziger;

- om het RCG geregeld (aantal gezamenlijk vast te leggen) uit te nodigen op informatie- of overlegvergaderingen over het gevolgde beleid;

- een routing- en opvolgingsblad op te stellen aangaande de verwezenlijking van de suggesties van het RCG die weerhouden werden.

#### Art. 36. Ombudsdienst

De NMBS-Holding centraliseert de relaties van de NMBS-groep met de Ombudsdienst. Aangezien de Ombudsdienst wordt beschouwd als een instelling van beroep, die zich niet in de plaats kan stellen van de eigen diensten van de vennootschappen van publiek recht die belast zijn met de klachten van de klanten, zal de NMBS-Holding in dat kader de praktische modaliteiten organiseren inzake rapportering en overleg tussen de beheersorganen van de NMBS-Holding en van de NMBS en de Ombudsdienst.

#### Art. 37. Vervreemding of verwerving van goederen

De NMBS beslist vrij over het gebruik en de vervreemding van materiële en immateriële vaste activa waarvan ze eigenaar is en die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst.

Vóór de vervreemding van een onroerend goed dient de NMBS de opportuniteit hiervan te onderzoeken voor de twee andere vennootschappen van de NMBS-groep in het kader van hun opdrachten van openbare dienst, de sector van het openbaar vervoer alsook voor andere openbare sectoren als deze zich niet in een concurrentiële markt bevinden. De NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel sluiten, binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract, een overeenkomst af waarmee ze elkaar een voorkooprecht toekennen. Als dat recht niet wordt uitgeoefend en als de NMBS een potentieel belang vermoedt voor de openbare sector, die zich niet op een concurrentiële markt bevindt, publiceert de

en identifiant de manière précise le bien qu'elle entend aliéner et en communiquant le prix minimal qui est attendu.

Toute entité du secteur public visé ci-dessus, disposera d'un délai de deux mois pour signaler son intérêt. Au cas où plusieurs candidats se seraient ainsi manifestés, une seconde consultation sera organisée entre eux pour déterminer le mieux disant, auquel le bien sera attribué. Au cas où aucun candidat ne se serait manifesté, la procédure sera poursuivie librement par la SNCB. Cette procédure sera systématiquement appliquée pour toutes les ventes d'un montant estimé supérieur à cinq millions €<sub>2008</sub>.

Dans le respect de l'article 10, § 1, 2<sup>ème</sup> alinéa de la Loi des entreprises publiques, toute décision, si elle porte sur un montant supérieur à douze millions €<sub>2008</sub>, d'acquérir un immeuble ou un droit immobilier qui n'est pas utile à l'exercice des missions ferroviaires est soumise à l'autorisation préalable du Ministre des Entreprises publiques qui dispose de soixante jours pour se prononcer.

NMBS een bericht in het Belgisch Staatsblad om haar voornemen kenbaar te maken, waarbij op precieze wijze wordt aangegeven welk goed zij zich voorneemt te vervreemden, met mededeling van de minimale prijs die ervoor verwacht wordt.

Elke entiteit van de hierboven bedoelde openbare sector zal over een termijn van twee maanden beschikken om haar belangstelling kenbaar te maken. Indien er zich meerdere kandidaten aanmelden, zullen deze opnieuw geraadpleegd worden om de meest biedende te bepalen, aan wie het goed zal worden toegewezen. Indien er zich geen enkele kandidaat aanmeldt, zal de NMBS de procedure vrij verder zetten. Die procedure is systematisch van toepassing bij alle verkopen waarvan het bedrag boven vijf miljoen €<sub>2008</sub> wordt geraamd.

Krachtens artikel 10, § 1, 2<sup>o</sup> lid van de Wet Overheidsbedrijven, is elke beslissing, als ze betrekking heeft op een bedrag dat hoger is dan twaalf miljoen €<sub>2008</sub>, tot verwerving van een onroerend goed of een onroerend recht dat niet nuttig is voor de uitvoering van de spoorwegopdrachten, onderworpen aan de voorafgaande machtiging van de Minister van Overheidsbedrijven, die over zestig dagen beschikt om zich uit te spreken.

## **V. Intermodalité**

Art. 38. Nouvelles applications TIC et e-ticketing

La SNCB mettra en place pour ses clients un environnement dans lequel les nouvelles possibilités en matière de technologie de l'information et de la communication (TIC) sont pleinement mises à profit.

La SNCB cherchera des partenaires disposés à optimiser la réception GSM à bord de ses trains. A cet égard, les efforts viseront une couverture géographique maximale. Dans la même optique, la SNCB cherchera également des partenaires capables d'offrir au voyageur des applications Internet performantes, à savoir des services divers online et /ou offline.

En outre, la SNCB veillera à ce que le voyageur ferroviaire qui, pour des raisons sociales, a droit à une réduction tarifaire, puisse recevoir celle-ci sans devoir fournir lui-même toutes sortes d'attestations confirmant son droit à cette réduction. Via un échange électronique de données entre la SNCB et la Banque Carrefour de la Sécurité sociale (BCSS), aux conditions négociées entre elles, il sera vérifié en ligne si un voyageur satisfait ou non aux conditions pour pouvoir bénéficier de cette réduction tarifaire. La réglementation en vigueur pour ces réductions, plus précisément celle relative aux « familles nombreuses » gérée par la DGTT, devra être adaptée, de sorte que la carte de réduction puisse être délivrée directement par la SNCB sur base de l'information en ligne en provenance de la BCSS. La connexion en ligne avec la BCSS sera réalisée dans le courant de 2009 et tiendra compte de la modernisation du système de vente dans les gares.

Enfin, la SNCB lancera un projet visant à dématérialiser le billet de train physique. Les voyageurs pourront commander et valider un titre de transport par voie électronique – Internet et GSM. Dans la mesure du possible, la SNCB réservera à la carte d'identité électronique e-ID un rôle de

## **V. Intermodaliteit**

Art. 38. Nieuwe ICT-toepassingen en e-ticketing

De NMBS zal voor haar klanten een omgeving creëren waarin de nieuwe mogelijkheden inzake de informatie- en communicatietechnologie (ICT) volop worden benut.

De NMBS zal partners zoeken die bereid zijn om de GSM-ontvangst aan boord van haar treinen te optimaliseren. Hierbij wordt een zo groot mogelijke geografische dekking nagestreefd. Aansluitend, zal de NMBS eveneens partners zoeken die performante Internettoepassingen, dit zijn diverse online- en/of offline-diensten, aan de reiziger kunnen aanbieden.

Daarnaast zal de NMBS ervoor zorgen dat de treinreiziger die om bepaalde sociale redenen recht heeft op een tariefreductie, deze kan bekomen zonder dat hij daartoe zelf allerlei attesten, die zijn recht op die reductie staven, moet aanleveren. Via elektronische gegevensuitwisseling tussen de NMBS en de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (KSZ), tegen de door hen onderhandelde voorwaarden, zal online worden geverifieerd of een reiziger al dan niet voldoet aan de voorwaarden om te kunnen genieten van die tariefreductie. De reglementering van toepassing voor die reducties, meer bepaald die van de 'grote gezinnen' beheerd door DGVL, zal moeten aangepast worden, zodat de reductiekaart rechtstreeks kan afgeleverd worden door de NMBS, aan de hand van online-informatie van de KSZ. De online aansluiting met de KSZ zal in de loop van 2009 gerealiseerd worden en rekening houden met de modernisering van het verkoopsysteem in de stations.

Tenslotte zal de NMBS een project starten waarbij het fysieke treinticket wordt gedematerialiseerd. Reizigers zullen via elektronische weg – Internet en GSM – een vervoersbewijs kunnen bestellen en valideren. Indien mogelijk zal de NMBS de elektronische identiteitskaart e-ID, zowel voor de

facilitateur tant pour le voyageur que pour l'accompagnateur de train. reiziger als voor de treinbegeleider, een faciliterende rol laten spelen.

Pour la réalisation de ce projet, la SNCB pourra compter sur le soutien financier et logistique du SPF Technologie de l'Information et de la Communication (Fedict) et de l'Agence pour la Simplification administrative. Voor de uitvoering van dit project zal de NMBS kunnen rekenen op de financiële en logistieke ondersteuning van de FOD voor Informatie- en Communicatietechnologie (Fedict) en de Dienst voor de administratieve vereenvoudiging.

Via un ticket interoperable unique, un système d'e-ticketing peut permettre également d'avoir accès aux différents modes de transport public. Pour le 1<sup>er</sup> juillet 2008, la SNCB établira et présentera un business case sur cette matière à la DGTT et aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité pour leur permettre de prendre position. Een e-ticketingsysteem kan het ook mogelijk maken via één enkele interoperabele ticketdrager de toegang te verlenen tot de verschillende openbare vervoersmodi. De NMBS zal daarover tegen 1 juli 2008 een business case opstellen en voorleggen aan DGVL en de Ministers van Overheidsbedrijven en Mobiliteit om hen toe te laten daarover een standpunt in te nemen.

Art. 39. Prendre l'initiative vis-à-vis des autres sociétés de transport

La coordination des horaires entre les sociétés de transport sera non plus un échange d'horaire, mais une coordination permanente obligatoire. Les commissions provinciales de transport sur le plan local et le comité d'orientation sur le plan central constituent la base de la concertation.

La SNCB doit collaborer à l'évaluation et à l'amélioration du système ARIBus, qui seront réalisées par Infrabel dans le cadre de son contrat de gestion avec l'Etat.

Art. 40. Diffusion des informations intermodales sur le voyage

La SNCB offre sur son site web un routeplanner de porte à porte.

La SNCB prend l'initiative de développer un système d'information sur le voyage qui reprend tous les modes de transport et qui est orienté sur la diffusion d'informations actuelles, cohérentes, intégrées et objectives sur le voyage de porte à porte. Ce système comporte l'horaire et les écarts prévus et imprévus par rapport à l'horaire, la possibilité de transporter des vélos, les perturbations, le transport public tributaire

Art. 39. Het initiatief nemen t.o.v. de andere vervoersmaatschappijen

De coördinatie van de dienstregelingen tussen de vervoersmaatschappijen zal zich ook niet louter beperken tot een uitwisseling van dienstregelingen maar wordt een verplichte, permanente coördinatie. De basis van het overleg vormen de provinciale vervoerscommissies op lokaal vlak en het overleg in het oriëntatiecomité op centraal vlak.

De NMBS moet meewerken aan de evaluatie en de verbetering van het ARIBussysteem, die Infrabel zal uitvoeren in het kader van haar beheerscontract met de Staat.

Art. 40. Intermodale reisinformatieverstrekking

De NMBS biedt op zijn website een van deur-tot-deur-routeplanner aan.

De NMBS neemt het voortouw in de opbouw van een reisinformatiesysteem dat alle vervoerswijzen omvat en gericht is op het geven van actuele, samenhangende, geïntegreerde en objectieve reisinformatie van deur tot deur. Zij omvat de dienstregeling en de geplande en niet-geplande afwijkingen op de dienstregeling, het mogelijk maken van het vervoer van fietsen, storingen, het

de la demande, les possibilités de parking, les taxis, les trajets par la route avec les temps de déplacement et les congestions éventuelles, ...

Le projet comprend plus précisément:

- un routeplanner électronique pour le transport public dans son ensemble et pour le transport routier;
- des informations téléphoniques sur ce routeplanner;
- ces mêmes informations via des médias comme le GSM, le PDA et l'i-mode pretrip et ontrip.

#### Art. 41. Intermodalité avec le vélo

La SNCB continue à souscrire à une politique qui stimule l'utilisation du vélo tant pour les déplacements dans le cadre des loisirs que pour les déplacements professionnels ou scolaires.

A cet égard, la SNCB favorise:

- le transport de vélos dans des voitures adaptées via de nouvelles commandes de matériel ou via la rénovation du matériel;
- la mise à disposition de vélos de location dans des points d'arrêt situés dans les régions à vocation touristique.

La SNCB étudie la possibilité d'offrir un tarif plus attractif pour le transport de vélos sur de courtes distances.

Les mesures prises dans ce sens ainsi que les nouvelles initiatives feront l'objet d'un rapport annuel qui doit parvenir à la DGTT au plus tard le 31 octobre.

#### Art. 42. Diffusion de l'information en temps réel

La SNCB offre aux usagers du train des informations en temps réel sur le service des trains via un service SMS ciblé et via le site web de la SNCB. La SNCB conclut à cette fin les contrats et accords nécessaires avec Infrabel et met tout en oeuvre pour que ce système soit opérationnel au plus tard en 2010.

vraagafhankelijke openbaar vervoer, parkeermogelijkheden, taxi, wegtrajecten met reistijden en eventuele files, ...

Het project omvat meer bepaald:

- een elektronische reisplanner voor het gehele openbaar vervoer en het wegvervoer;
- telefonische informatie over dezelfde reisplanning;
- dezelfde informatie via de media zoals GSM, PDA en i-mode pre- en ontrip.

#### Art. 41. Intermodaliteit fiets

De NMBS blijft een beleid onderschrijven ter bevordering van het gebruik van de fiets voor zowel de vrijetijdsverplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar de school.

In dat verband bevordert de NMBS:

- het vervoer van fietsen in aangepaste rijtuigen bij nieuwe bestellingen van materieel of bij renovatie van materieel;
- de terbeschikkingstelling van huurfietsen op stopplaatsen in toeristische regio's.

De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om een aantrekkelijker tarief aan te bieden voor het meenemen van fietsen op korte afstand.

Jaarlijks, uiterlijk op 31 oktober, zullen de hiertoe genomen maatregelen evenals de nieuwe genomen initiatieven aan DGVL gerapporteerd worden.

#### Art. 42. Realtime-informatieverstrekking

De NMBS biedt aan de treinreizigers informatie aan over de treindienst in realtime via een gerichte SMS-service en via de website van de NMBS. De NMBS maakt hiervoor de nodige overeenkomsten en afspraken met Infrabel en stelt alles in het werk opdat dit systeem operationeel is ten laatste in 2010.

#### Art. 43. Offre lightrail

La SNCB participe à l'étude relative à l'application possible du lightrail sur l'infrastructure existante, sur l'éventuelle nouvelle infrastructure, ainsi qu'en trafic mixte (heavyrail/lightrail). Cette étude est réalisée par la SNCB Holding. L'apport de la SNCB se situe surtout sur le plan de l'étude de marché relative aux possibilités de relations lightrail et de l'étude de la compatibilité technique du matériel concerné. Les résultats de cette étude de marché doivent être fournis par la SNCB à la SNCB Holding et à l'Etat le 1<sup>er</sup> janvier 2009 au plus tard et doivent démontrer que l'analyse a porté sur les trois régions du pays. Les résultats de l'étude de marché serviront de base à l'étude de faisabilité. L'analyse coûts-bénéfices pour la partie qui la concerne, sera transmise par la SNCB à la SNCB Holding pour le 31 mars 2009 au plus tard.

#### Art. 43. Aanbod lightrail

De NMBS werkt mee aan het onderzoek naar de mogelijke toepassing van lightrail op bestaande spoorweginfrastructuur, op eventueel nieuwe infrastructuur en in gemengd verkeer (heavyrail/lightrail). Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de NMBS-Holding. De NMBS-inbreng situeert zich vooral op het gebied van de marktstudie naar mogelijke lightrail verbindingen en van het onderzoek naar de technische compatibiliteit van het betrokken materieel. De resultaten van de marktstudie moeten door de NMBS aan de NMBS-Holding en aan de Staat worden geleverd op uiterlijk 1 januari 2009 en hieruit moet blijken dat de analyse betrekking heeft gehad op de drie gewesten van het land. De resultaten van het marktonderzoek zullen als basis dienen voor een haalbaarheidsstudie. De kosten-batenanalyse voor het gedeelte dat haar aanbelangt, wordt tegen uiterlijk op 31 maart 2009 door de NMBS aan de NMBS-Holding bezorgd.

## **VI. Accessibilité**

### Art. 44. Généralités

Dans le cadre d'une politique d'accessibilité intégrale, la SNCB poursuit ses efforts afin d'améliorer l'accessibilité de ses services aux personnes à mobilité réduite (PMR).

La SNCB veillera au maintien de l'offre d'assistance existante dans les gares, via une réservation au Call Center. Cette réservation doit être effectuée au moins 24 heures à l'avance et peut concerner plusieurs déplacements. L'assistance proposée le sera du premier au dernier train, sept jours sur sept. L'annexe 14 comporte la liste de 103 gares dans lesquelles cette assistance aux voyageurs moins mobiles est assurée à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2008.

Pour fin 2008, la SNCB présentera à la DGTT une proposition concrète visant à élargir et à optimiser dans les gares le service offert aux voyageurs moins mobiles. Cette proposition sera soumise à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques et à l'avis du Ministre ayant dans ses compétences les PMR. La SNCB adaptera son site web aux besoins des malvoyants au plus tard dans le courant de l'année 2009.

### Art. 45. Matériel roulant

Lors de l'achat de nouveau matériel roulant, la SNCB s'engage à prévoir des équipements spécifiques pour les PMR, ainsi que pour les déficients visuels et auditifs. Elle mettra tout en œuvre pour permettre au sein des trains la diffusion de l'information relative aux retards, modifications du nombre d'arrêts ou correspondances prévues aux déficients visuels et auditifs à la fois par des annonces sonores ainsi que par l'affichage en temps réel sur les écrans d'information dans le matériel qui en est équipé.

## **VI. Toegankelijkheid**

### Art. 44. Algemeen

In het kader van een beleid van integrale toegankelijkheid levert de NMBS voorts inspanningen om haar diensten beter toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit (PBM).

De NMBS zal erover waken dat de bestaande begeleiding in de stations, door middel van een reservering via het Call Center in stand wordt gehouden. Deze reservering dient minstens 24 uur op voorhand te gebeuren en kan betrekking hebben op meerdere verplaatsingen. De begeleiding zal aangeboden worden van de eerste tot de laatste trein, zeven dagen op zeven. Bijlage 14 bevat de lijst van 103 stations in dewelke deze begeleiding vanaf 1 november 2008 ten behoeve van de minder mobiele reizigers wordt aangeboden.

De NMBS zal voor eind 2008 een concreet voorstel doen aan DGVL om in haar stations te komen tot een uitbreiding en optimalisering van de aangeboden dienstverlening voor minder mobiele reizigers. Dit voorstel zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister van Overheidsbedrijven en voor advies aan de Minister die bevoegd is voor de PBM. De NMBS zal ten laatste in de loop van 2009 haar website aanpassen aan de noden van slechtzienden.

### Art. 45. Rollend materieel

De NMBS verbindt zich ertoe om bij de aankoop van nieuw rollend materieel te zorgen voor specifieke uitrustingen voor PBM, evenals voor de slechtzienden en de slechthorenden. Zij zal alles in het werk stellen om in de treinen de slechtzienden en slechthorenden te informeren over de vertragingen, de wijzigingen van het aantal haltes of van de aansluitingen, en dit zowel via omgeroepen berichten als via *realtime* aanduiding op de informatieschermen van het hiermee uitgeruste materieel.

#### Art. 46. Concertation

Le Conseil Supérieur National des Handicapés est le seul interlocuteur pour une concertation avec les différentes organisations et associations qui s'occupent de la problématique des voyageurs moins mobiles.

#### Art. 47. Conditions d'octroi des cartes d'accompagnateurs

La SNCB étudie si un assouplissement des conditions d'octroi des cartes d'accompagnateurs peut améliorer l'efficacité et l'efficience de l'assistance qu'elle organise. Elle transmettra le résultat de cette étude à la DGTT au plus tard le 31 janvier 2009.

#### Art. 48. Indicateurs de prestation

Indicateurs de prestation à fournir à la DGTT pour le 30 avril de chaque année:

- le nombre de voitures accessibles aux PMR;
- les gares et les points d'arrêt dans lesquels un accompagnement est garanti un quart d'heure avant le premier train jusqu'à un quart d'heure après le dernier train;
- les gares et les points d'arrêt dans lesquels un accompagnement est garanti aux heures indiquées par la SNCB.

#### Art. 46. Overleg

De Nationale Hoge Raad voor Gehandicapten is de enige gesprekspartner voor overleg met de verschillende groeperingen en verenigingen die zich met de problematiek van de minder mobiele reizigers bezig houden.

#### Art. 47. Toekenningsvoorwaarden voor begeleiderskaarten

De NMBS onderzoekt of een versoepeling van de toekenningsvoorwaarden voor begeleiderskaarten de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de door haar georganiseerde hulpverlening kan verbeteren. Zij zal het studieresultaat uiterlijk op 31 januari 2009 aan DGVL overmaken.

#### Art. 48. Prestatie-indicatoren

Prestatie-indicatoren te leveren aan DGVL tegen 30 april van elk jaar:

- het aantal rijtuigen dat toegankelijk is voor PBM;
- de stations en stopplaatsen waar begeleiding wordt gegarandeerd één kwartier voor de eerste trein tot één kwartier na de laatste trein;
- de stations en stopplaatsen waarvoor begeleiding wordt gewaarborgd op de door de NMBS aangegeven tijden.

## **VII. Respect de l'environnement**

### **Art. 49. Politique générale en matière d'environnement**

La SNCB entretient un dialogue avec tous les niveaux politiques concernant l'impact de ses activités sur l'environnement.

La SNCB contribue à un système de transport plus durable afin que la part du train dans la demande sans cesse croissante de déplacements, tant des personnes que des marchandises, puisse augmenter au cours des prochaines années. L'Etat contribue à un système de transport plus durable en tendant vers des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport, si possible dans un cadre européen.

Au plus tard douze mois après l'approbation du contrat de gestion, la SNCB soumettra un plan de politique environnementale pour approbation aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité, au Ministre fédéral compétent pour l'environnement ainsi qu'à la DGTT. L'établissement de ce plan de politique environnementale a lieu en concertation avec la SNCB Holding, qui joue un rôle pionnier en cette matière. Ce plan cite les actions choisies et les objectifs à atteindre et comprend un plan par étapes incluant un planning pour une certification EMAS, ou le cas échéant, en attendant celle-ci, une certification ISO 14001, pour toutes les activités de la SNCB.

Selon ce plan par étapes, tous les bâtiments importants de la SNCB obtiendront au moins une certification ISO 14001 pour fin 2012.

Le plan de politique environnementale comportera au minimum les aspects énumérés dans les articles 50 à 56.

### **Art. 50. Limiter la consommation d'énergie**

La SNCB s'est engagée à contribuer à réduire la consommation globale d'énergie (à l'exclusion de l'énergie de traction) dans les bâtiments et installations du Groupe SNCB de 7,5 % à l'horizon 2012 par rapport à 2005 et de 20 % à l'horizon 2020 par rapport à 2005.

## **VII. Zorg voor het milieu**

### **Art. 49. Algemeen milieubeleid**

De NMBS onderhoudt een dialoog met alle beleidsniveaus omtrent de milieu-impact van zijn activiteiten.

De NMBS draagt bij tot een duurzamer transportsysteem zodat het aandeel van de trein in de steeds toenemende vraag naar verplaatsingen, zowel van mensen als van goederen, in de komende jaren kan stijgen. De Staat draagt bij tot een duurzamer transportsysteem door gelijke concurrentievoorwaarden tussen de diverse vervoersmodi na te streven, waar mogelijk in een Europees kader.

Uiterlijk twaalf maanden na de goedkeuring van het beheerscontract zal de NMBS een milieubeleidsplan aan de Ministers van Overheidsbedrijven en van Mobiliteit, aan de federale Minister bevoegd voor het milieu evenals aan DGVL voorleggen ter goedkeuring. Het opstellen van dit milieubeleidsplan gebeurt in overleg met de NMBS-Holding die voortrekker is in deze. Dit plan somt de gekozen acties en de te bereiken doelstellingen op en bevat een stappenplan incl. planning voor een EMAS-certificering, of desgevallend in afwachting daarvan een ISO 14001-certificering, voor alle activiteiten van de NMBS.

Volgens dit stappenplan zullen alle belangrijke gebouwen van de NMBS tegen eind 2012 minstens een ISO 14001-certificering bekomen.

Het milieubeleidsplan zal minstens handelen over de aspecten opgesomd in de artikelen 50 t.e.m. 56.

### **Art. 50. Energieverbruik beperken**

De NMBS heeft zich geëngageerd om ertoe bij te dragen dat het globale energieverbruik (exclusief tractie-energie) in de gebouwen en installaties van de NMBS-groep tegen 2012 met 7,5 % zal verminderen in vergelijking met 2005, en met 20 % tegen 2020 in vergelijking met 2005.

L'attention des collaborateurs de la SNCB est attirée sur leur responsabilité en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie et ils reçoivent des conseils concrets à ce sujet.

En cas de nouvelle construction, on optera pour des projets économes en énergie. Dans les bâtiments existants, des économies substantielles seront réalisées grâce à l'optimisation des installations de chauffage, à l'amélioration de l'isolation et à la modernisation des installations d'éclairage.

Lors du renouvellement de son parc automobile, la SNCB s'efforce de réduire sa consommation de carburant et ses émissions nocives. Lors de l'achat de nouvelles voitures, le cahier des charges reprendra au moins la norme "Euro 4".

#### Art. 51. Limiter les émissions de CO<sub>2</sub>

En vue d'atteindre les objectifs généraux du protocole de Kyoto, le secteur des transports devra fournir une contribution importante. Un glissement des autres modes de transport vers le transport ferroviaire (transfert modal) est ici crucial. Dès lors, le secteur ferroviaire ne doit pas viser des objectifs qui limiteraient le volume absolu d'émissions de CO<sub>2</sub>.

En ligne avec les accords conclus au sein du secteur ferroviaire européen, la SNCB s'efforcera de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques au transport ferroviaire. En concertation avec Infrabel et la SNCB Holding, la SNCB établira un plan visant à réduire les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> par train-kilomètre, par voyageur-kilomètre et par tonne-kilomètre.

#### Art. 52. Utiliser des sources d'énergie alternatives

La SNCB examine les partenariats possibles pour la construction d'installations utilisant des sources d'énergie alternatives, telles que la cogénération, l'énergie solaire, l'énergie éolienne, ...

La SNCB examine les partenariats possibles pour

De medewerkers van de NMBS worden attent gemaakt op hun verantwoordelijkheid om zuinig om te springen met energie, en krijgen concrete tips daarvoor.

Bij nieuwbouw wordt gekozen voor een energiezuinig ontwerp. In bestaande gebouwen zal veel bespaard worden door optimalisatie van de verwarmingsinstallaties, door verbetering van de isolatie, en door modernisering van verlichtingsinstallaties.

Bij vernieuwing van haar autopark streeft de NMBS naar een lager brandstofverbruik en lagere schadelijke emissies. Bij aanschaf van nieuwe wagens wordt minstens de "Euro 4"-norm in het bestek opgenomen.

#### Art. 51. CO<sub>2</sub>-uitstoot beperken

Om de algemene doelstellingen van het Kyoto-protocol te bereiken, zal de transportsector een belangrijke bijdrage moeten leveren. Een verschuiving van andere transportmodi naar spoorvervoer (modal shift) is daarbij cruciaal. De spoorsector dient daarom geen objectieven na te streven die het absoluut volume CO<sub>2</sub>-uitstoot zouden beperken.

In lijn met de afspraken binnen de Europese spoorwegsector, zal de NMBS zich inspannen om de specifieke door spoortransport veroorzaakte CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. De NMBS zal in overleg met Infrabel en de NMBS-Holding een plan opstellen om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot per treinkilometer, per reizigerskilometer en per tonkilometer te verminderen.

#### Art. 52. Energie opwekken uit alternatieve bronnen

De NMBS onderzoekt mogelijke partnerschappen voor de bouw van installaties die gebruik maken van alternatieve energiebronnen, zoals warmtekrachtkoppeling, zonne-energie, windenergie, ...

De NMBS onderzoekt mogelijke partnerschappen

l'installation de panneaux à cellules photovoltaïques, par exemple sur le toit de grands bâtiments tels que des ateliers.

La SNCB examine également les partenariats possibles afin d'installer des éoliennes aux endroits adéquats.

#### Art. 53. Limiter le bruit et les vibrations

La SNCB collabore à l'application de la directive européenne 2002/49/CE, qui vise à limiter l'exposition à un environnement bruyant. À cette fin, les données nécessaires relatives aux trains circulant sur le réseau Infrabel seront fournies aux autorités compétentes.

La SNCB consacrera une page de son site web à une explication de cette directive et à sa transposition dans la réglementation régionale. Cette page comprendra des renvois (hyperlinks) aux cartes de densité sonore telles qu'elles sont et/ou seront publiées par les régions.

La SNCB se concerte avec l'Etat, la SNCB Holding et Infrabel quant aux possibilités de soutenir le financement destiné à rendre les wagons marchandises existants moins bruyants. Cela interviendra dans le cadre des initiatives prises par la Commission Européenne.

Le nouveau matériel roulant (et éventuellement le matériel roulant existant, dans la mesure où la rénovation nécessite une nouvelle homologation) doit satisfaire aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) Bruit en application des directives sur l'interopérabilité.

#### Art. 54. Commission d'accompagnement environnement

La SNCB prend part activement à la commission d'accompagnement environnement créée au niveau de la SNCB Holding.

#### Art. 55. Protection du sol

La SNCB participe à l'inventaire des terrains historiquement pollués, aux études de sol nécessaires et au planning des travaux d'assainissement, en

pour de l'installatie van fotovoltaïsche zonnepanelen, bijvoorbeeld op het dak van grote gebouwen, zoals werkplaatsen.

De NMBS onderzoekt eveneens mogelijke partnerschappen om windturbines te installeren op plaatsen die daartoe geschikt zijn.

#### Art. 53. Lawaai en trillingen beperken

De NMBS werkt mee aan de toepassing van de Europese richtlijn 2002/49/EG die de blootstelling aan omgevingslawaai wil beperken. Daartoe zullen de nodige gegevens over de op het Infrabelnet rijdende treinen aan de bevoegde overheden bezorgd worden.

De NMBS zal op haar website een pagina wijden aan een toelichting van deze richtlijn en haar omzetting in de gewestelijke regelgeving. Deze pagina zal verwijzingen (hyperlinks) bevatten naar de geluidsbelastingkaarten zoals deze door de gewesten gepubliceerd zijn en/of zullen worden.

De NMBS overlegt met de Staat, de NMBS-Holding en Infrabel over de mogelijkheden om de financiering voor het geluidarmer maken van de bestaande goederenwagens te ondersteunen. Dit zal gebeuren in het kader van de door de Europese Commissie genomen initiatieven.

Nieuw rollend materieel (en eventueel bestaand rollend materieel, in de mate dat een ombouw een nieuwe homologatie vereist) dient in toepassing van de richtlijnen interoperabiliteit te voldoen aan de technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) Geluid.

#### Art. 54. Commissie milieubegeleiding

De NMBS neemt actief deel aan de commissie milieubegeleiding die op het niveau van de NMBS-Holding werd opgericht.

#### Art. 55. Bodemzorg

De NMBS werkt mee aan de inventarisatie van de historische bodemverontreiniging, aan de noodzakelijke bodemonderzoeken en aan de planning

exécution des accords conclus avec les régions à l'occasion de la restructuration du Groupe SNCB en 2005. Les provisions nécessaires sont programmées pour réaliser ces travaux d'assainissement. La SNCB réalisera ces travaux en fonction des obligations légales, du programme d'investissement et de la politique de valorisation des actifs immobiliers, en visant une distribution raisonnable de ces travaux sur l'ensemble du domaine ferroviaire.

#### Art. 56. Gestion des déchets

La politique d'achat de la SNCB veillera à réduire la quantité de déchets et, en particulier, de déchets dangereux. Un système général de recyclage et de tri des déchets sera développé. La SNCB réduira la consommation d'eau aux endroits qui le permettent.

van de saneringswerken, in uitvoering van de afspraken die daarover met de gewesten gemaakt werden naar aanleiding van de herstructurering van de NMBS-groep in 2005. De nodige voorzieningen worden gepland om deze saneringswerken te realiseren. De NMBS zal deze werken uitvoeren in functie van de wettelijke verplichtingen, het investeringsprogramma en het verkoopbeleid van onroerende activa, met de bedoeling een redelijke verdeling van de uitvoering van deze werken over het ganse spoorwegdomein te bekomen.

#### Art. 56. Afvalbeheer

Het aankoopbeleid van de NMBS zal oog hebben voor de vermindering van de hoeveelheid afval en het gevaarlijk afval in het bijzonder. Een algemeen stelsel van recyclage en afvalsortering zal ontwikkeld worden. De NMBS zal het waterverbruik waar mogelijk verminderen.

## **VIII. Investissements**

### Art. 57. Plan d'investissement pluriannuel

La SNCB met tout en oeuvre, pour la partie qui la concerne, pour exécuter les investissements ferroviaires programmés dans le plan d'investissement pluriannuel consolidé 2008-2012 approuvé par le Gouvernement.

Ce plan, joint en annexe 2, et ses adaptations ultérieures, font intégralement partie du présent contrat de gestion.

L'Etat s'engage à fournir les moyens financiers précisés dans ce contrat.

Pour fin novembre 2011 au plus tard, la SNCB établit un projet de plan d'investissement couvrant la période 2013-2025.

Pour la même date, la SNCB transmet ce projet à la SNCB Holding, qui rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB. La SNCB Holding la transmet au Ministre des Entreprises publiques, avec copie à la DGTT, au plus tard pour le 31 janvier 2012.

Le Ministre informe le Conseil des ministres de ce projet de plan pluriannuel.

Les nouveaux investissements dont le coût estimé dépasserait les 25 millions €<sub>2008</sub> ne peuvent être repris dans le plan pluriannuel d'investissement (soit dans une actualisation du plan 2008-2012, soit dans le futur plan 2013-2025) qu'après exécution d'une étude socio-économique réalisée selon une méthode internationalement reconnue (par ex. Railpag de la Banque européenne d'investissement). Pour tous ces projets, la SNCB procèdera également à une évaluation ex-post. La DGTT est associée à ces études et reçoit une copie de leurs résultats.

La teneur et la forme du plan pluriannuel d'investissement, des procédures de révision et d'actualisation, ainsi que des modalités d'établissement des rapports et du suivi sont ceux fixés à l'annexe 3 au présent contrat de gestion. La DGTT et les trois sociétés examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les

## **VIII. Investerings**

### Art. 57. Meerjareninvesteringsplan

De NMBS stelt alles in het werk, voor het gedeelte dat haar betreft, om de spoorweginvesteringsplanning geprogrammeerd in het door de Regering goedgekeurde geconsolideerde meerjareninvesteringsplan 2008-2012 uit te voeren.

Dat plan, bijgevoegd in bijlage 2, en zijn latere aanpassingen maken integraal deel uit van dit beheerscontract.

De Staat verbindt zich ertoe de in dit contract vermelde financiële middelen te leveren.

Tegen uiterlijk eind november 2011 stelt de NMBS een ontwerp van investeringsplan op met betrekking tot de periode 2013-2025.

Tegen dezelfde datum bezorgt de NMBS dit ontwerp aan de NMBS-Holding, die een geconsolideerde versie opmaakt voor de NMBS-groep. De NMBS-Holding maakt dit over aan de Minister van Overheidsbedrijven, met afschrift aan DGVL, uiterlijk tegen 31 januari 2012.

De Minister licht de Ministerraad in over dit ontwerp van meerjareninvesteringsplan.

Nieuwe investeringen geraamd op meer dan 25 miljoen €<sub>2008</sub>, kunnen pas opgenomen worden in de meerjareninvesteringsplanning (hetzij in een actualisatie van het plan 2008-2012, hetzij in het toekomstige plan 2013-2025) na uitvoering van een maatschappelijke kosten-batenanalyse gerealiseerd volgens een internationaal erkende methode (bv. Railpag van de Europese Investeringsbank). Voor al deze projecten zal de NMBS eveneens een ex-postevaluatie opmaken. DGVL wordt bij deze studies betrokken en ontvangt een kopie van de studieresultaten.

De inhoud en de vorm van de meerjareninvesteringsplanning, van de procedures voor herziening en actualisering en van de modaliteiten voor het opstellen van de verslagen en de opvolging, zijn deze zoals vastgelegd in bijlage 3 bij dit beheerscontract. DGVL en de drie vennootschappen zullen niettemin de mogelijkheid

procédures et documents décrits dans cette annexe.

Au plus tard le 30 juin de chaque année, la SNCB transmet à la DGTT et à la SNCB Holding un rapport annuel d'avancement sur l'exécution du plan pluriannuel. La SNCB Holding rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB et l'envoie, via la DGTT, au Ministre des Entreprises publiques au plus tard le 31 juillet.

La SNCB s'engage à fournir à la SNCB Holding les données nécessaires, dans un format à convenir avec la SNCB Holding, pour permettre à cette dernière d'élaborer de manière efficiente et conforme le rapport consolidé susmentionné.

#### Art. 58. Programme annuel d'investissement

La SNCB établit chaque année, sur base du plan d'investissement pluriannuel, un programme d'investissement annuel. Ce programme d'investissement annuel est élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 3 du présent contrat de gestion. La DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les procédures et documents décrits dans cette annexe.

Après accord au sein du comité d'investissement, la SNCB envoie le projet de programme annuel d'investissement à la SNCB Holding, qui rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB et qui, via la DGTT, la soumet au Ministre des Entreprises publiques pour approbation, et ce au plus tard le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent.

L'Etat dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet consolidé par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme d'investissement annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, la SNCB envoie un rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme annuel d'investissement en cours de réalisation, à la DGTT et

onderzoeken om de in deze bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen.

Uiterlijk op 30 juni van elk jaar stuurt de NMBS een jaarlijks voortgangsrapport over de uitvoering van het meerjarenplan naar DGVL en de NMBS-Holding. Deze laatste maakt voor de NMBS-groep een geconsolideerde versie op en stuurt deze uiterlijk op 31 juli, via DGVL aan de Minister van Overheidsbedrijven.

De NMBS verbindt zich ertoe aan de NMBS-Holding de nodige gegevens te bezorgen, in een formaat dat met de NMBS-Holding wordt overeengekomen, opdat deze laatste het voormelde geconsolideerde rapport efficiënt en conform kan opmaken.

#### Art. 58. Jaarlijks investeringsprogramma

De NMBS maakt elk jaar op basis van het meerjareninvesteringsplan een jaarlijks investeringsprogramma op. Dat jaarlijks investeringsprogramma wordt uitgewerkt conform de bepalingen van bijlage 3 bij dit beheerscontract. DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in die bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen.

Na afstemming in het investeringscomité, stuurt de NMBS het ontwerp van jaarlijks investeringsprogramma aan de NMBS-Holding, die een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie opmaakt en via DGVL ter goedkeuring voorlegt aan de Minister van Overheidsbedrijven. Dit moet gebeuren uiterlijk op 15 november van het jaar voorafgaand aan het jaar van de investeringen.

De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat DGVL het geconsolideerde ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Uiterlijk op 30 september van elk jaar verstuurt de NMBS aan DGVL en aan de NMBS-Holding een tussentijds voortgangsrapport over de uitvoering van het lopende jaarlijks investeringsprogramma. De

à la SNCB Holding. La SNCB Holding se charge d'établir une version consolidée pour le Groupe SNCB et la transmet à la DGTT au plus tard le 31 octobre.

Au plus tard le 30 avril de chaque année, la SNCB envoie un rapport d'évaluation définitif sur l'exécution du programme annuel d'investissement (rapport annuel) de l'année écoulée à la DGTT et à la SNCB Holding. La SNCB Holding se charge également d'établir une version consolidée pour le Groupe SNCB et la transmet à la DGTT au plus tard le 31 mai.

La SNCB s'engage à fournir à la SNCB Holding les données nécessaires, dans un format à convenir avec la SNCB Holding, pour permettre à cette dernière d'élaborer de manière efficiente et conforme le rapport consolidé susmentionné. Dans ce cadre, la SNCB s'engage à communiquer à la SNCB Holding des informations exactes et complètes.

Une fois par an, la SNCB peut amender le programme d'investissement annuel en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Cet amendement sera consolidé avec celui des deux autres sociétés, au sein du comité d'investissement, en vue de son approbation par le Ministre des Entreprises publiques. Le projet d'amendement est transmis à la DGTT au plus tard le 31 juillet de l'année concernée par l'amendement. L'Etat dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet consolidé par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, l'amendement du programme d'investissement annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Art. 59. Dossiers de projet, dossiers collectifs, fiches de projet et fiches collectives

La SNCB met en oeuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissement, conformément à la méthodologie définie dans l'annexe 3 au présent contrat. La DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les

NMBS-Holding zorgt voor een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie en maakt deze uiterlijk op 31 oktober over aan DGVL.

Uiterlijk op 30 april van elk jaar stuurt de NMBS aan DGVL en aan de NMBS-Holding een definitief evaluatierapport over de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma (jaarlijks rapport) voor het afgelopen jaar. De NMBS-Holding zorgt voor een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie en maakt deze aan DGVL over uiterlijk op 31 mei.

De NMBS verbindt zich ertoe aan de NMBS-Holding de nodige gegevens te bezorgen, in een formaat dat met de NMBS-Holding wordt overeengekomen, opdat deze laatste het voormelde geconsolideerde rapport efficiënt en conform kan opmaken. In dat verband verbindt de NMBS zich ertoe aan de NMBS-Holding juiste en volledige gegevens mee te delen.

Eén keer per jaar kan de NMBS haar vigerende investeringsprogramma amenderen om rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Die amendering zal geconsolideerd worden met die van de andere twee vennootschappen, in het investeringscomité, met het oog op de goedkeuring ervan door de Minister van Overheidsbedrijven. Het ontwerp van wijziging wordt aan DGVL bezorgd uiterlijk op 31 juli van het jaar waarop de wijziging geldt. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat DGVL het geconsolideerde ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde amendering van het jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Art. 59. Projectdossiers, verzameldossiers, projectfiches en verzamelfiches

De NMBS past de benadering van planning en monitoring toe per investeringsproject, conform de methodologie zoals vastgelegd in bijlage 3 bij dit contract. DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in die bijlage beschreven

procédures et documents décrits dans cette annexe. On utilise à cet effet les "dossiers de projet " et les "dossiers collectifs", dont le format a été convenu entre la DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB.

Chaque dossier de projet ou dossier collectif donne, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissement sur le plan des objectifs, de la teneur, de la planification et de l'état d'avancement.

La SNCB transmet à la DGTT:

- sur base trimestrielle, au plus tard le 30 juin (Q1), le 15 octobre (Q2) le 31 décembre (Q3) et le 15 avril (Q4) de chaque année: la version actualisée de tous les dossiers de projet et dossiers collectifs. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et la SNCB;
- sur une base annuelle, au plus tard le 30 juin de chaque année: les fiches de projet et les fiches collectives destinées à la communication externe, notamment vers les régions.

Bien que la teneur minimale et le format des dossiers de projet, des dossiers collectifs, des fiches de projet et des fiches collectives soient convenus entre la DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB, ils peuvent encore être adaptés de commun accord.

La DGTT se basera principalement sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs pour garantir le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et des programmes d'investissement, pour le compte de l'Etat. La DGTT est toutefois mandatée pour exécuter, sur le terrain et auprès de l'entreprise, toutes les vérifications et tous les contrôles supplémentaires. Cela peut se faire via la consultation de documents et d'informations complémentaires, des contrôles des dépenses, des visites sur le terrain, des réunions avec les *Project Management Officers* (PMO), les chefs de projets et les fonctionnaires dirigeants, etc. sans perturber le déroulement normal de la mission de service public.

Après chaque actualisation trimestrielle des dossiers, la DGTT transmet au Ministre des Entreprises

procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de 'projectdossiers' en 'verzameldossiers', waarvan het formaat overeengekomen is tussen DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep.

Elk projectdossier of verzameldossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en de voortgang van de uitvoering.

De NMBS bezorgt aan DGVL:

- per kwartaal, uiterlijk op 30 juni (Q1), 15 oktober (Q2) 31 december (Q3) en 15 april (Q4) van elk jaar: de geactualiseerde versie van alle project- en verzameldossiers. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderling akkoord tussen DGVL en de NMBS;
- op jaarbasis, ten laatste op 30 juni van elk jaar: de projectfiches en verzamelfiches, die bestemd zijn voor de externe communicatie, met name naar de gewesten.

Hoewel de minimale inhoud en het formaat van de projectdossiers, de verzameldossiers, de projectfiches en de verzamelfiches zijn overeengekomen tussen DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep, kan dit verder in onderling akkoord bijgestuurd worden.

DGVL zal zich, in hoofdzaak, op de projectdossiers en verzameldossiers baseren om, voor rekening van de Staat, in te staan voor de opvolging en de controle van de uitvoering van de investeringsplannen en – programma's. DGVL is evenwel gemachtigd om op het terrein en bij de onderneming alle bijkomende verificaties en controles uit te voeren. Dit kan gebeuren door het opvragen van bijkomende documenten en informatie, uitgavencontroles, terreinbezoeken, vergaderingen met de *Project Management Officers* (PMO's), de projectleiders en de leidende ambtenaren, enz., zonder de normale openbare dienstverlening te verstoren.

Na elke actualisering per kwartaal van de dossiers bezorgt DGVL aan de Minister van Overheidsbedrijven een rapport over de stand van

publiques un rapport sur l'état d'avancement des différents projets. Une copie de ce rapport est envoyée à la SNCB.

#### Art. 60. Transition vers les dossiers de projet

Pour le 31 août 2008, l'entreprise devra avoir terminé la migration vers le système de planification, de monitoring et de suivi basé sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs. A partir de cette date, l'entreprise ne peut plus présenter de décisions d'investissement à la DGTT selon le système des "feux verts".

Le système connu des "feux verts" reste néanmoins d'application jusqu'au 31 décembre 2008 au plus tard pour les coûts datant d'avant la date de transition et qui ont été constatés lors de la migration d'un projet vers le nouveau système de suivi.

Dans ce cas, il faut encore introduire une demande de "feux verts", pour autant que ces coûts ne soient pas encore couverts par un "feu vert" antérieur et que le montant soit supérieur à 10.000 €

#### Art. 61. Equipement ERTMS

Afin de promouvoir l'intermodalité, la SNCB installe l'équipement de bord ERTMS dans le matériel roulant existant utilisé pour sa mission de service public, à savoir le transport intérieur de voyageurs avec des trains du service ordinaire et avec des trains à grande vitesse, et dans les trains internationaux utilisés pour les missions de service public et ce, pour leur utilisation sur les parties de l'infrastructure équipées de l'ERTMS.

#### Art. 62. Matériel RER

La SNCB fait le nécessaire pour disposer de matériel roulant spécifique au RER afin de permettre les dessertes RER.

Conformément à la décision du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004 à Ostende, l'Etat assure le financement – tant du capital que des intérêts – du matériel RER.

Conformément à la décision du Conseil des Ministres

#### Art. 60. Overgang naar projectdossiers

De onderneming zal tegen 31 augustus 2008 de migratie naar het planning-, monitoring- en opvolgingssysteem gebaseerd op project- en verzamel-dossiers voltooid hebben. Vanaf die datum mag de onderneming geen investeringsbeslissingen onder het stelsel van de "groene lichten" meer voorleggen aan DGVL.

Nochtans blijft het gekende stelsel van de "groene lichten" nog uiterlijk tot 31 december 2008 van kracht voor de kosten die dateren van vóór de overgangdatum, die vastgesteld werd bij de migratie van een project naar het nieuwe opvolgingssysteem.

In dit geval moet nog een aanvraag "groene lichten" ingediend worden, in zoverre deze kosten nog niet gedekt zijn door een eerder "groen licht", en voor zover het bedrag hoger is dan 10.000 €

#### Art. 61. ERTMS-uitrusting

Ter bevordering van de intermodaliteit installeert de NMBS de ERTMS-boorduitrusting in bestaand rollend materieel dat gebruikt wordt voor de uitvoering van zijn taak van openbare dienst m.n. voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst en met hogesnelheidstreinen, en in internationale treinen die gebruikt worden voor opdrachten van openbare dienst en dit voor het gebruik op de met ERTMS-uitgeruste gedeelten van de infrastructuur.

#### Art. 62. GEN-materieel

De NMBS doet het nodige om over specifiek rollend materieel voor het GEN te beschikken om de GEN-bedieningen mogelijk te maken.

Conform de beslissing van de Ministerraad in Oostende op 20 en 21 maart 2004 zorgt de Staat voor de financiering – zowel kapitaal als intresten – van het GEN-materieel.

Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad

du 21 décembre 2006, la SNCB commande les 95 automotrices électriques qui seront toutes affectées aux lignes du RER. La prise en charge de leur financement pendant 30 ans aux conditions d'EUROFIMA sera convenue entre l'Etat et la SNCB Holding.

Le règlement du financement fera l'objet d'un contrat entre l'Etat, la SNCB Holding et la SNCB.

van 21 december 2006 bestelt de NMBS de 95 elektrische motorrijtuigen die alle ingezet zullen worden op de lijnen van het GEN. De tenlasteneming van de financieringslast hiervan zal gedurende 30 jaar volgens de voorwaarden van EUROFIMA worden overeengekomen tussen de Staat en de NMBS-Holding.

De financieringsregeling zal contractueel worden overeengekomen tussen de Staat, de NMBS-Holding en de NMBS.

## **IX. Relations financières entre l'Etat et la SNCB**

### **A. Dotations d'investissement**

Art. 63. Une dotation d'investissement annuelle

Pour l'exécution des investissements prévus dans le plan pluriannuel d'investissement 2008-2012, la SNCB reçoit une dotation d'investissement annuelle dont le montant est mentionné à l'article 65 ci-après.

Un aperçu indicatif des dotations telles que connues ou estimées au moment de la signature du contrat figure en annexe 7.

Art. 64. Montants à charge du fonds RER

La SNCB justifie l'utilisation des moyens financiers mis à sa disposition pour ses propres investissements RER par l'extrait du rapport d'évaluation annuel tel qu'il est établi le 30 avril de l'année t+1 en vertu de l'article 58, relatif à l'exécution de son programme d'investissement de l'année t correspondant aux rubriques du RER.

Art. 65. Montants totaux pour les trois sociétés (= dotation d'investissement classique)

Les trois sociétés du Groupe SNCB reçoivent les montants distincts suivants (exprimés en €<sub>2008</sub>) pour leurs investissements:

- 2008: 1.208.172 k€ dont 298.076 k€ pour la SNCB;
- 2009: 1.246.175 k€ dont 367.229 k€ pour la SNCB;
- 2010: 1.288.989 k€ dont 346.388 k€ pour la SNCB;
- 2011: 1.323.455 k€ dont 499.605 k€ pour la SNCB;
- 2012: 1.366.457 k€ dont 421.781 k€ pour la SNCB.

Le montant affecté à la SNCB en 2008 comprend une compensation supplémentaire de 4.352 k€ pour les coûts d'installation des équipements de bord ERTMS en 2008, et 364 k€ à la suite de l'octroi, en 2008, de l'indexation de la compensation des coûts en 2007.

## **IX. Financiële relaties tussen de Staat en de NMBS**

### **A. Investeringsstoelagen**

Art. 63. Een jaarlijkse investeringsstoelage

Voor de uitvoering van de in het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 geplande investeringen ontvangt de NMBS een jaarlijkse investeringsstoelage waarvan het bedrag in het hiernavolgende artikel 65 wordt vermeld.

Een indicatief overzicht van de toelagen zoals gekend of geraamd bij de ondertekening van het contract is opgenomen in bijlage 7.

Art. 64. Bedragen ten laste van het GEN-fonds

De NMBS rechtvaardigt het gebruik van de haar ter beschikking gestelde financiële middelen voor haar eigen GEN-investeringen door het uittreksel uit het jaarlijks evaluatierapport, zoals dat is opgesteld op 30 april van het jaar t+1 krachtens artikel 58, over de uitvoering van zijn investeringsprogramma van het jaar t overeenkomstig de rubrieken van het GEN.

Art. 65. Totaalbedragen voor de drie vennootschappen (= klassieke investeringsstoelage)

De drie vennootschappen van de NMBS-groep ontvangen de volgende afzonderlijke bedragen (uitgedrukt in €<sub>2008</sub>) voor hun investeringen:

- 2008: 1.208.172 k€ waarvan 298.076 k€ voor de NMBS;
- 2009: 1.246.175 k€ waarvan 367.229 k€ voor de NMBS;
- 2010: 1.288.989 k€ waarvan 346.388 k€ voor de NMBS;
- 2011: 1.323.455 k€ waarvan 499.605 k€ voor de NMBS;
- 2012: 1.366.457 k€ waarvan 421.781 k€ voor de NMBS.

Het bedrag bestemd voor de NMBS in 2008 bevat 4.352 k€ bijkomende compensatie van de kosten van de installatie van ERTMS-boordinstallaties in 2008, en 364 k€ ingevolge de toekenning, in 2008, van de indexering van de compensatie van deze kosten in 2007.

Art. 66. Engagement sur l'utilisation des moyens

La SNCB s'engage à tout mettre en œuvre pour respecter le niveau des dépenses d'investissements pour ses missions de service public que lui assurent les moyens mis à sa disposition prévus à l'article 65.

Art. 67. Répartition des montants entre les trois sociétés du Groupe SNCB

Les trois sociétés du Groupe SNCB peuvent formuler de commun accord une proposition visant à modifier la répartition de la dotation d'investissement. Si le Gouvernement accepte la proposition, celle-ci est reprise dans un avenant aux contrats de gestion.

Art. 68. Mécanisme d'indexation

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en €<sub>2008</sub>. Ils sont associés à une valeur d'indice de 6.037,833 pour les matériaux et de 25,600 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2006.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2007 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2009).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des Entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

Art. 66. Verbintenis voor de aanwending van de middelen

De NMBS verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om het niveau van de investeringsuitgaven voor haar opdrachten van openbare dienst na te leven dat haar verzekerd wordt door de haar ter beschikking gestelde middelen voorzien in artikel 65.

Art. 67. Verdeling van de bedragen tussen de drie vennootschappen van de NMBS-groep

De drie vennootschappen van de NMBS-groep kunnen in onderling akkoord een voorstel formuleren om de verdeling van de investeringstoelage te wijzigen. Indien de Regering het voorstel aanvaardt, wordt het opgenomen in een bijvoegsel bij de beheerscontracten.

Art. 68. Indexeringsmechanisme

De bedragen van de jaartoeelagen voor het financieren van de investeringen zijn uitgedrukt in €<sub>2008</sub>. Ze zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 6.037,833 voor de materialen en 25,600 voor de lonen. Die indexcijfers geven de gemiddelde waarde weer voor het jaar 2006.

Het bedrag van iedere jaartoelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de uurlonen (S), en dit tot beloop van respectievelijk 40 % en 60 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2007 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2009 te bepalen).

Die factoren worden officieel medegedeeld door de dienst Erkenning der aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

Toepasselijke formule voor de indexering van de toelage voor het jaar t :

Dotation contractuelle \* ((moy I<sub>t-2</sub> / moy I<sub>2006</sub> \* 0,4) + (moy S<sub>t-2</sub> / moy S<sub>2006</sub> \* 0,6)) = Contractuele toelage \* ((gem I<sub>t-2</sub> / gem I<sub>2006</sub> \* 0,4) + (gem S<sub>t-2</sub> / gem S<sub>2006</sub> \* 0,6)) =

Lorsque le mécanisme d'indexation contractuelle présente un résultat supérieur à 3 % pour le calcul de la dotation de l'année t+1, la SNCB Holding après concertation avec la SNCB et Infrabel, présente un rapport sur l'évolution des prix unitaires ressortant, entre autres, des adjudications ferroviaires, ainsi que le résultat de leurs dernières formules de révision de prix, portant sur les mêmes paramètres. Ce rapport est établi pour le 15 mai de l'année t. Dès qu'un suivi automatique des contrats de travaux et fournitures de biens mis en place de manière systématique et, en tout cas, au plus tard pour l'analyse des prix pratiqués en 2012, l'évolution réelle des prix unitaires pratiqués dans l'ensemble des adjudications est alors analysée dans ce rapport.

Wanneer het contractueel indexeringsmechanisme een verschil vertoont van meer dan 3 % voor de berekening van de toelage van het jaar t+1, legt de NMBS-Holding na overleg met de NMBS en Infrabel een rapport over van de evolutie van de eenheidsprijzen van, onder andere, de spoorwegaanbestedingen, alsook het resultaat van hun laatste prijsherzieningsformules, die betrekking hebben op dezelfde parameters. Dit rapport wordt opgesteld tegen 15 mei van het jaar t. Zodra er een automatische opvolging van de contracten voor werken en leveringen van goederen op stelselmatige manier plaatsvindt en, in elk geval, ten laatste tegen de analyse van de in 2012 gehanteerde prijzen, wordt de werkelijke evolutie van de voor het geheel van de aanbestedingen gehanteerde eenheidsprijzen in dit rapport geanalyseerd.

#### Art. 69. Versement des dotations

Les versements par l'Etat, à la SNCB, de sa dotation annuelle pour les investissements à réaliser dans le cadre de l'exercice de ses missions de service public sont effectués le 25 de chaque mois par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel prévu à l'article 65 Le versement de la tranche de décembre est limité à 75 %.

Le versement du solde de la douzième tranche de la dotation d'investissements est conditionné par la transmission par la SNCB des éléments suivants à la DGTT:

- la clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissements à charge des missions de service public, des créances ou dettes vis-à-vis de l'Etat en rapport avec la dotation pour investissements de l'Etat;
- tous les documents et renseignements, entre autres les justifications relatives aux écarts entre la programmation et la réalisation des projets.

#### Art. 69. Storting van de toelagen

De stortingen door de Staat aan de NMBS van haar jaarlijkse toelage voor de investeringen die in het kader van de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst moeten worden uitgevoerd, worden op de 25e van elke maand uitgevoerd met maandelijkse voorzieningen gelijk aan een twaalfde van het jaarlijkse bedrag dat is bepaald bij artikel 65. De storting van de schijf van december is beperkt tot 75 %.

De storting van het saldo van de twaalfde schijf van de investeringstoelage is onderworpen aan de overlegging, door de NMBS aan DGVL, van de volgende elementen:

- de jaarlijkse afsluiting van de rekeningen met identificatie van de investeringsuitgaven ten laste van de opdrachten van openbare dienst, de schuldvorderingen of schulden bij de Staat met betrekking tot de toelage voor investeringen van de Staat;
- alle documenten en inlichtingen, onder andere de rechtvaardigingen met betrekking tot de verschillen tussen de programmering en de verwezenlijking van de projecten.

En cas de respect de ces dispositions, le paiement du solde intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels. En cas de manquement à une des conditions, le délai est reporté à soixante jours après règlement de l'élément litigieux.

#### Art. 70. Fonds des investissements ferroviaires

La SNCB est tenue d'alimenter le Fonds des investissements ferroviaires, conformément aux dispositions de l'article 288 de la loi-programme du 27 décembre 2006.

Pour ce faire, elle fournit à la SNCB Holding les éléments permettant d'établir un rapport de l'état d'avancement de l'exécution du plan d'investissement, pour le 30 septembre de chaque année en vue d'une présentation au Conseil des Ministres, avec la mention du montant qui ne pourra être utilisé avant le début de l'année prochaine.

Ce rapport reprend:

- le détail des travaux qui sont confrontés à un retard et la justification;
- les montants correspondants qui seront donc reportés;
- la situation cumulée depuis le 1er janvier 2005 des crédits d'investissements alloués par l'Etat à chacune des sociétés, leur utilisation et l'alimentation annuelle qui en a été réservée au Fonds des investissements ferroviaires.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, la SNCB verse la partie non utilisée de la dotation d'investissement à ce Fonds.

Il faut cependant noter que l'objectif poursuivi par la SNCB doit toujours être de réaliser les investissements tels qu'inscrits dans son programme annuel.

Concernant la proposition d'Infrabel de scission de ce Fonds en fonds distincts pour chacune des trois sociétés du Groupe SNCB, une décision sera prise dans le cadre de celles relatives à la réforme du Fonds des infrastructures ferroviaires en exécution des

Wanneer deze bepalingen worden nagekomen, wordt het saldo betaald binnen zestig dagen na de goedkeuring van de jaarrekeningen. Wanneer aan een van de voorwaarden niet is voldaan, wordt de termijn uitgesteld tot zestig dagen na regeling van het geschilpunt.

#### Art. 70. Fonds voor Spoorweginvesteringen

De NMBS dient aan het Fonds voor Spoorweginvesteringen te storten conform de bepalingen van artikel 288 van de programmawet van 27 december 2006.

Daartoe levert ze aan de NMBS-Holding de elementen waarmee een voortgangsrapport van de uitvoering van het investeringsplan kan worden opgemaakt, tegen 30 september van elk jaar met het oog op voorlegging aan de Ministerraad, met vermelding van het bedrag dat pas bij het begin van het volgende jaar gebruikt zal kunnen worden.

Dat rapport bevat:

- het detail van de werken die vertraging oplopen en de rechtvaardiging;
- de desbetreffende bedragen die derhalve overgedragen zullen worden;
- de gecumuleerde toestand sedert 1 januari 2005 van de door de Staat toegekende investeringskredieten aan elk van de vennootschappen, het gebruik ervan en de jaarlijkse storting die daarvoor gereserveerd werd bij het Fonds voor Spoorweginvesteringen.

Ten laatste op 15 december van elk jaar stort de NMBS het niet gebruikte gedeelte van de investeringstoelage aan dat Fonds.

Er dient echter te worden aangestipt dat de door de NMBS beoogde doelstelling altijd moet zijn om de investeringen uit te voeren zoals ze in haar jaarprogramma zijn ingeschreven.

Over een voorstel van Infrabel tot opsplitsing van dit Fonds in afzonderlijke fondsen voor ieder van de drie vennootschappen van de NMBS-groep, zal een beslissing genomen worden in het kader van de besluitvorming rond de hervorming van het Fonds

décisions sur le budget 2008 de l'Etat.

voor Spoorweginfrastructuur in uitvoering van de beslissingen over de Rijksbegroting 2008.

Art. 71. Affectation de l'écart positif ou négatif à la clôture des comptes

Art. 71. Bestemming van het positief of negatief verschil bij het afsluiten van de rekeningen

Tout écart positif ou négatif, à la clôture des comptes de l'année t de la SNCB, entre sa part de la dotation d'investissements pour missions de service public, éventuellement révisée, et la réalisation effective de la partie du programme d'investissements à charge de l'Etat, telle qu'elle résulte des comptes annuels, peut faire l'objet d'une régularisation entre différents exercices.

Elk positief of negatief verschil dat bij het afsluiten van de rekeningen van het jaar t van de NMBS bestaat tussen haar deel van de eventueel herziene investeringstoelage voor opdrachten van openbare dienst en de eigenlijke uitvoering van het deel van het investeringsprogramma ten laste van de Staat, zoals uit de jaarrekeningen blijkt, kan tussen verschillende boekjaren worden geregulariseerd.

En vue de permettre un suivi d'une année à l'autre, la SNCB établit, en même temps que le rapport annuel, un reporting annuel spécifique de l'impact comptable des investissements.

Om de situatie jaar na jaar te kunnen volgen, stelt de NMBS samen met het jaarverslag, een specifieke jaarlijkse reporting op van de boekhoudkundige impact van de investeringen.

Ce reporting annuel à transmettre à la DGTT au plus tard le 31 mai de chaque année, compare les versements cumulés par l'Etat et les investissements réalisés cumulés depuis le 1er janvier 2005.

Die jaarlijkse reporting aan DGVL over te maken uiterlijk op 31 mei van elk jaar, vergelijkt de gecumuleerde stortingen door de Staat en de sinds 1 januari 2005 gecumuleerde gerealiseerde investeringen.

Il comprend:

Deze omvat:

- un tableau de trésorerie mentionnant distinctement l'impact des investissements sur le bilan et le résultat;
- un tableau de trésorerie cumulé des investissements depuis le 1er janvier 2005.

- een thesaurietabel die duidelijk de impact van de investeringen vermeldt op de balans en het resultaat;
- een gecumuleerde thesaurietabel van de investeringen sinds 1 januari 2005.

Sans préjudice de l'exécution complète du plan pluriannuel d'investissement, le solde positif éventuel de l'année t est repris comme financement complémentaire à la dotation prévue à l'article 65 qui est octroyée pour l'année t+1 à la SNCB, et sa justification en termes de dépenses d'investissements est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par la SNCB.

Onverminderd de volledige uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, wordt het eventuele positieve saldo van het jaar t als aanvullende financiering gevoegd bij de in artikel 65 voorziene toelage die aan de NMBS wordt toegekend voor het jaar t+1, en de rechtvaardiging ervan inzake investeringsuitgaven wordt opgenomen in het kader van de aanpassing van het jaar t+1 die door de NMBS wordt voorgesteld.

Le solde négatif éventuel, dû à un dépassement des dépenses d'investissements de la SNCB pour l'année t, fait l'objet d'une justification détaillée dans le cadre de l'évaluation du programme annuel de l'année t à communiquer au Ministre des entreprises publiques.

Het eventuele negatieve saldo, dat te wijten is aan een overschrijding van de investeringsuitgaven van de NMBS voor het jaar t, wordt in detail gerechtvaardigd in het raam van de evaluatie van het jaarprogramma van het jaar t die aan de Minister van

L'amendement de l'année t+1 tiendra compte de l'affectation d'une partie de la dotation de l'année t+1 de la SNCB à l'apurement du surplus d'investissement de l'année t.

## B. Dotations d'exploitation

### Art. 72. Synthèse

Un aperçu indicatif des dotations telles que connues ou estimées au moment de la signature du contrat figure en annexe 7.

### Art. 73. La dotation d'exploitation annuelle

La SNCB reçoit une dotation d'exploitation annuelle d'un montant de:

- 882.372 k€(€<sub>2008</sub>) en 2008;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) en 2009;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) en 2010;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) en 2011;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) en 2012.

Ces montants sont indexés conformément à l'article 81.

Ces montants compensent les coûts liés aux missions de service public suivantes:

- l'offre des trains ordinaires de voyageurs intérieurs et transfrontaliers;
- les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et les gratuités en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, telles que décrites dans la partie 1 de l'annexe 12.

Toutes les réductions ou gratuités nouvelles applicables au transport intérieur de voyageurs, imposées par l'Etat, font l'objet d'une compensation complémentaire fixée par avenant au présent contrat de gestion.

La perte de recettes résultant de l'application des

Overheidsbedrijven moet worden meegedeeld. De aanpassing van het jaar t+1 zal rekening houden met de aanwending van een deel van de toelage van het jaar t+1 van de NMBS voor de aanzuivering van het teveel aan investeringen van het jaar t.

## B. Exploitatietoelagen

### Art. 72. Synthèse

Een indicatief overzicht van de toelagen zoals gekend of geraamd bij de ondertekening van het contract is opgenomen in bijlage 7.

### Art. 73. De jaarlijkse exploitatietoelage

De NMBS ontvangt een jaarlijkse exploitatietoelage ten bedrage van:

- 882.372 k€(€<sub>2008</sub>) in 2008;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) in 2009;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) in 2010;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) in 2011;
- 882.302 k€(€<sub>2008</sub>) in 2012.

Deze bedragen worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 81.

Deze bedragen compenseren de kosten die voortvloeien uit de volgende opdrachten van openbare dienst:

- het aanbod van de gewone binnenlandse en grensoverschrijdende reizigerstreinen;
- de tariefverminderingen die van toepassing zijn in het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigten omwille van sociale, patriottische, professionele en Europese redenen, zoals beschreven in deel 1 van bijlage 12.

Alle nieuwe verminderingen of nieuw kosteloos vervoer m.b.t. het binnenlands reizigersvervoer wordt bijkomend gecompenseerd en wordt via een bijvoegsel bij dit beheerscontract vastgelegd.

De ontvangstenderving die voortvloeit uit de

réductions tarifaires et gratuités dont le relevé est repris à la partie 2 de l'annexe 12 est intégralement compensée par les départements ministériels et organismes concernés, dans le cadre de conventions signées entre eux et la SNCB.

#### Art. 74. Dotation visant à compenser les déplacements domicile-travail

Complémentaire à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit les montants suivants à titre de compensation de la gratuité pour le voyageur des déplacements domicile-travail dont question à l'article 20 et à l'annexe 13:

- pour le transport gratuit domicile-travail, 400 k€ en 2008 et 25.900 k€ à partir de 2009;
- pour la gratuité de la part STIB dans les cartes train mixtes: 2.800 k€ à partir de 2008.

Il s'agit ici de montants maximum non indexés qui ne peuvent dès lors pas être dépassés.

Le nombre d'entreprises privées ayant des conventions de tiers payant avec la SNCB peut être réduit de manière non discriminatoire afin de respecter les plafonds d'intervention garantis par l'Etat.

En vue du décompte précis de la dotation versée à titre de compensation des déplacements domicile-travail, la SNCB rédige pour le 30 avril de chaque année un rapport adressé au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT, indiquant l'utilisation et l'évolution du nombre de clients par secteur (secteur public, secteur privé, entreprise publique autonome) et en ce qui concerne le secteur privé, conformément au code NACE.

Chaque solde budgétaire à la fin de l'exercice est utilisé conformément aux dispositions de l'annexe 13 point 1.3. A partir du solde, il est calculé un taux annuel qui est alloué à la mesure "gratuité des déplacements domicile-travail". Pour ce calcul, on se base sur la moyenne des soldes au 1<sup>er</sup> janvier et 31 décembre de chaque année, au tarif Euribor 1 mois au 30 juin.

toepassing van de tariefverminderingen en het kosteloos vervoer waarvan sprake is in deel 2 van bijlage 12 wordt integraal gecompenseerd door de betrokken ministeriële departementen en instellingen en dit op basis van overeenkomsten die met de NMBS worden gesloten.

#### Art. 74. Toelagen ter compensatie van de woon-werkverplaatsingen

Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS de volgende bedragen ter compensatie van de kosteloosheid voor de reiziger van woon-werkverplaatsingen waarvan sprake is in artikel 20 en bijlage 13:

- voor het kosteloos woon-werkvervoer, 400 k€ in 2008 en 25.900 k€ vanaf 2009;
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten: 2.800 k€ vanaf 2008.

Het gaat hier over niet-geïndexeerde maximumbedragen die derhalve niet mogen worden overschreden.

Het aantal privé-ondernemingen die een derdebetalervereenkomst met de NMBS sluiten, mag op een niet-discriminatoire wijze worden beperkt om in overeenstemming te zijn met de door de Staat gewaarborgde maximumbedragen.

Met het oog op de precieze afrekening van de toelage ter compensatie van de woon-werkverplaatsingen maakt de NMBS voor 30 april van elk jaar een rapport op ten behoeve van de Minister van Overheidsbedrijven en DGVL met vermelding van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten, volgens sector (openbare sector, privésector, autonoom overheidsbedrijf) en wat de privésector betreft, volgens de NACE-code.

Elk budgettair saldo op het einde van het boekjaar wordt gebruikt overeenkomstig de bepalingen van bijlage 13 punt 1.3. Op het saldo wordt een jaarlijkse rente berekend die wordt toegekend aan de maatregel 'kosteloosheid voor de reiziger van woon-werkverplaatsingen'. Voor de berekening wordt het gemiddelde genomen van de saldi op 1 januari en 31 december van elk jaar, tegen het Euribor-tarief 1

maand op 30 juni.

Il s'agit d'une provision qui est versée à la SNCB pour moitié au plus tard le 31 août de l'année en cours et pour moitié au plus tard le 31 août de l'année suivante, sur la base d'un rapport justificatif annuel. Cette provision sera diminuée chaque année à concurrence d'un solde budgétaire éventuel à la fin de l'exercice précédent.

Het gaat om een provisie die aan de NMBS wordt gestort, voor de helft ten laatste op 31 augustus van het lopende jaar en voor de helft ten laatste op 31 augustus van het volgende jaar, op basis van een jaarlijks rechtvaardigend rapport. Deze provisie wordt elk jaar verminderd ten belope van een eventueel budgetsaldo aan het eind van het vorige boekjaar.

#### Art. 75. Dotation visant à financer le déficit d'exploitation RER

Complémentairement à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit une dotation spécifique en vue de couvrir le déficit d'exploitation lié à l'exploitation du RER.

Cette dotation spécifique tient compte de l'augmentation des recettes provenant d'un nombre plus élevé de voyageurs, en plus de l'augmentation des frais de personnel, d'énergie et d'entretien des gares et du matériel roulant.

Pour les années 2008 à 2012, les montants de cette dotation spécifique sont estimés comme suit:

- 2008: 5.512 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2009: 10.778 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2010: 10.449 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2011: 10.449 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2012: 10.449 k€(€<sub>2008</sub>).

Pour 2011 et 2012, il s'agit de montants estimés qui seront adaptés au moyen des données résultant de l'exploitation du réseau RER.

Les modalités d'indexation et de liquidation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base.

La SNCB transmet chaque année à la DGTT une actualisation des recettes et coûts liés à l'offre RER, sur la base des détails qui ont servi à estimer les montants précités. Ces montants peuvent être revus sur la base de l'actualisation.

#### Art. 75. Toelage ter financiering van het GEN-exploitatietekort

De NMBS ontvangt bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage een specifieke toelage om het exploitatietekort te dekken dat voortvloeit uit de uitbating van het GEN.

Deze specifieke toelage houdt rekening met de verhoogde opbrengsten ingevolge het groter aantal reizigers, naast de verhoogde kosten voor personeel, energie en onderhoud van stations en rollend materieel.

Voor de jaren 2008 t.e.m. 2012 worden de bedragen van deze specifieke toelage als volgt geraamd:

- 2008: 5.512 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2009: 10.778 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2010: 10.449 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2011: 10.449 k€(€<sub>2008</sub>);
- 2012: 10.449 k€(€<sub>2008</sub>).

Voor 2011 en 2012 betreffen het geraamde bedragen die zullen aangepast worden met de gegevens voortvloeiend uit de exploitatie van het GEN-net.

De indexerings- en vereffeningsmodaliteiten van deze toelage zijn identiek met die van de basisexploitatietoelage.

De NMBS levert jaarlijks aan DGVL een actualisering van de opbrengsten en kosten m.b.t. het GEN-aanbod en dit aan de hand van de details die hebben gediend tot raming van de bovenvermelde bedragen. Deze bedragen kunnen worden herzien op grond van de actualisering.

Art. 76. Dotations pour les dessertes intérieures par trains à grande vitesse

Complémentaire à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit les dotations suivantes visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse dont question à l'article 23:

- 2008: 7.332 k€<sub>2008</sub>;
- 2009: 7.009 k€<sub>2008</sub>;
- 2010: 6.096 k€<sub>2008</sub>;
- 2011: 6.096 k€<sub>2008</sub>;
- 2012: 6.096 k€<sub>2008</sub>.

Ces montants sont indexés conformément à l'article 81.

L'Etat verse à la SNCB les dotations d'exploitation pour les dessertes intérieures par des trains à grande vitesse à concurrence de 50 % le 31 mars et 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés lors de l'approbation des comptes de l'année concernée.

Cette dotation est versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 23 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la SNCB.

La SNCB transmet, pour le 15 avril de chaque année, à la DGTT, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, qui intègre les dispositions de l'article 23.

Art. 77. Dotation pour la relation Anvers - Noorderkempen

En fonction de la mise en service effective de la relation Anvers - Noorderkempen, la SNCB reçoit, sur base annuelle, une dotation supplémentaire d'un montant de 1.966 k€<sub>2008</sub> afin de couvrir le déficit d'exploitation. La première année, ce montant sera adapté en fonction de la date réelle de la mise en

Art. 76. Toelagen voor binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen

Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS de volgende toelagen ter compensatie van de kosten die verbonden zijn aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen waarvan sprake is in artikel 23:

- 2008: 7.332 k€<sub>2008</sub>;
- 2009: 7.009 k€<sub>2008</sub>;
- 2010: 6.096 k€<sub>2008</sub>;
- 2011: 6.096 k€<sub>2008</sub>;
- 2012: 6.096 k€<sub>2008</sub>.

Deze bedragen worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 81.

De Staat stort aan de NMBS de exploitatietoelagen voor binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen ten belope van 50 % op 31 maart en 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar.

Deze toelage wordt gestort in evenredigheid met het aantal dagen dat de bediening bedoeld onder artikel 23 verzekerd is. De berekening van de dagen waarop de prestatie niet zou verzekerd worden, neutraliseert de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen buiten de NMBS.

De NMBS bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan DGVL, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bedieningen voor het afgelopen dienstjaar alsook een prognose voor de vier volgende jaren, die de beschikkingen van artikel 23 integreert.

Art. 77. Toelage voor de verbinding Antwerpen - Noorderkempen

Naargelang de effectieve indienststelling van de verbinding Antwerpen - Noorderkempen ontvangt de NMBS een bijkomende toelage, op jaarbasis, ten bedrage van 1.966 k€<sub>2008</sub> om het exploitatietekort te dekken. Het eerste jaar zal dit bedrag aangepast worden rekening houdend met de werkelijke datum

service.

Ces montants sont indexés conformément à l'article 81.

L'Etat verse à la SNCB ces dotations d'exploitation à concurrence de 50 % le 31 mars et 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés lors de l'approbation des comptes de l'année concernée.

Art. 78. Dotation versée à titre de compensation des pertes de recettes pour les voyageurs à statut OMNIO

Complémentaire à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit 2.300 k€ à partir de 2008. Il s'agit ici d'un montant non indexé.

Ce montant est une provision. Le solde positif ou négatif est compensé par l'Etat l'année suivante.

En vue du décompte précis de la dotation visant à compenser les pertes de recettes, la SNCB rédige pour le 30 avril de chaque année un rapport adressé au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT en indiquant l'utilisation et l'évolution du nombre de voyageurs avec statut OMNIO.

L'Etat verse à la SNCB l'équivalent de la perte de recettes estimée provenant des facilités de circulations pour les utilisateurs OMNIO au 30 juin. Le solde avec le décompte final est payable ou remboursable deux mois après réception du décompte.

Art. 79. Dotation pour l'action Go Pass gratuit pour les jeunes de 16 ans

Pour la distribution d'un Go Pass gratuit aux jeunes à l'occasion de leur 16ème anniversaire, il est prévu une dotation de 4.064 k€ en 2008, 3.969 k€ en 2009, 3.875 k€ en 2010, 3.780 k€ en 2011 et 3.780 k€ en 2012. Le décompte est effectué au moyen d'une facturation trimestrielle de la SNCB à la DGTT reprenant le nombre de Go Pass effectivement distribués. La compensation de l'Etat couvre le coût réel des Go Pass valorisés au tarif en vigueur au moment de la distribution. Les montants susmentionnés sont des provisions. L'Etat compense

van de indienststelling.

Deze bedragen worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 81.

De Staat stort aan de NMBS deze exploitatietoelagen ten belope van 50 % op 31 maart en 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar.

Art. 78. Toelage ter compensatie van de minderontvangsten van de reizigers met OMNIO-statuut

Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS 2.300 k€ vanaf 2008. Het gaat hier over een niet-geïndexeerd bedrag.

Dit bedrag is een provisie. Het positieve of negatieve saldo wordt het volgende jaar door de Staat gecompenseerd.

Met het oog op de precieze afrekening van de toelage ter compensatie van de minderontvangsten maakt de NMBS voor 30 april van elk jaar een rapport over aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL met vermelding van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten met OMNIO-statuut.

De Staat stort aan de NMBS de raming van de ontvangstderving van de verkeersvoordelen voor de OMNIO-gebruikers op 30 juni. Het saldo met de eindafrekening is betaalbaar of terugstortbaar twee maanden na ontvangst van de afrekening.

Art. 79. Toelage voor de actie gratis Go Pass voor 16-jarigen

Voor de uitreiking van een gratis Go Pass ter gelegenheid van de verjaardag van de 16-jarigen wordt een toelage voorzien van 4.064 k€ in 2008, 3.969 k€ in 2009, 3.875 k€ in 2010, 3.780 k€ in 2011 en 3.780 k€ in 2012. De afrekening gebeurt met een driemaandelijks aanrekening van de NMBS aan DGVL die het aantal effectief uitgereikte Go Passen opneemt. De compensatie van de Staat dekt de werkelijke kost van de gevaloriseerde Go Passen, aan het tarief geldig op het ogenblik van de uitreiking. De vermelde bedragen zijn voorzieningen. De Staat

le solde positif ou négatif l'année suivante, par une adaptation de la dotation. compenseert het volgende jaar het positieve of negatieve saldo, door een aanpassing van de toelage.

Art. 80. Dotation versée à titre de compensation des bénéficiaires du transport gratuit pour l'utilisation du Diabolo

Pour les bénéficiaires du transport gratuit Diabolo, l'Etat doit compenser la SNCB pour le droit d'utilisation du tronçon Diabolo; exprimé en €<sub>2008</sub>, cela donne, par an:

- 2008: 0 €
- 2009: 26 k€
- 2010: 104 k€
- 2011: 121 k€
- 2012: 180 k€

Les modalités d'indexation et de liquidation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base.

Ces montants sont des montants estimés qui peuvent être adaptés à la réalité.

Art. 81. Indexation de la dotation d'exploitation

Le montant de la compensation est exprimé en €<sub>2008</sub>. Il est associé à une valeur d'indice de 107,44 pour l'indice santé et 106,38 pour l'indice services. Ces indices se rapportent au mois de décembre de l'année 2007.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution de l'indice santé et de l'indice services, à concurrence respectivement de 65 % et de 35 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux du mois de décembre de l'année qui la précède (par exemple, les indices de décembre 2008 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2009).

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

Dotation contractuelle \* ((I San déc <sub>t-1</sub> / I San déc <sub>07</sub> \* 0,65) + (I Serv déc <sub>t-1</sub> / I Serv déc <sub>07</sub> \* 0,35))

Art. 80. Toelage voor de compensatie van de begunstigen van gratis vervoer voor het gebruik van de Diabolo

Voor de begunstigen van gratis vervoer Diabolo dient de Staat aan de NMBS het gebruiksrecht voor het Diabolo baanvak te vergoeden; uitgedrukt in €<sub>2008</sub> geeft dit per jaar:

- 2008: 0 €
- 2009: 26 k€
- 2010: 104 k€
- 2011: 121 k€
- 2012: 180 k€

De indexerings- en vereffeningsmodaliteiten van deze toelage zijn identiek met die van de basisexploitatietoelage.

Deze bedragen zijn geraamde bedragen die aan de realiteit kunnen aangepast worden.

Art. 81. Indexering van de exploitatietoelage

Het bedrag van de compensatie is uitgedrukt in €<sub>2008</sub>. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 107,44 voor de gezondheidsindex en 106,38 voor de dienstenindex. Die indexen hebben betrekking op december 2007.

Het bedrag van iedere jaartoeelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex en de dienstenindex, tot beloop van respectievelijk 65 % en 35 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexen zijn die van december van het voorgaande jaar (bijvoorbeeld de indexen van december 2008 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2009 te bepalen).

Toepasselijke formule voor de indexering van de toelage voor het jaar t:

Contractuele toelage \* ((I gezond dec <sub>t-1</sub> / I gezond dec <sub>07</sub> \* 0,65) + (I diensten dec <sub>t-1</sub> / I diensten dec <sub>07</sub> \* 0,35))

0,35))

Dotation contractuelle \* ((I San déc  $t_{-1}$  / 107,44 \* 0,65) + (I Serv déc  $t_{-1}$  / 106,38 \* 0,35)) Contractuele toelage \* ((I gezond dec  $t_{-1}$  / 107,44 \* 0,65) + (I diensten dec  $t_{-1}$  / 106,38 \* 0,35))

Art. 82. Versement de la dotation annuelle d'exploitation

Sauf dispositions spécifiques, l'échéancier des versements de l'Etat est fixé comme suit en ce qui concerne les dotations d'exploitation:

- les tranches de janvier à avril de chaque année sont versées au plus tard le 25 de chaque mois;
- les tranches relatives à mai, juin, juillet et août de chaque année font l'objet d'un seul paiement au plus tard le 8 mai de la même année;
- les tranches relatives à septembre, octobre, novembre et décembre, dont la dernière est limitée à 75 % font l'objet d'un seul paiement avant le 10<sup>ème</sup> jour ouvrable de janvier de l'année suivante;
- le solde de la douzième tranche des dotations d'exploitation de l'année  $t$  est libéré dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes de l'année  $t$  par l'Assemblée générale des Actionnaires de la SNCB;
- le crédit initial de l'année  $t$  est ajusté soit à la hausse, soit à la baisse, sur la base de l'indexation réelle. L'ajustement positif est libéré en une fois, dans les soixante jours de la parution au Moniteur belge du budget ajusté. L'ajustement négatif est intégré immédiatement dans le calcul des tranches mensuelles restant à verser.

Les modalités de paiement sont respectées sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

La SNCB tient compte des modalités de versement

Art. 82. Storting van de jaarlijkse exploitatietoelage

Behoudens specifieke bepalingen is de kalender van de stortingen door de Staat voor wat de exploitatietoelagen betreft, als volgt vastgelegd:

- de schijven van januari tot april van elk jaar worden ten laatste op de 25<sup>e</sup> van elke maand gestort;
- de schijven van mei, juni, juli en augustus van elk jaar zijn het voorwerp van een enkele betaling ten laatste op 8 mei van datzelfde jaar;
- de schijven van september, oktober, november en december, waarvan de laatste beperkt is tot 75 %, zijn het voorwerp van een enkele betaling vóór de 10<sup>e</sup> werkdag van januari van het volgende jaar;
- het saldo van de twaalfde schijf van de exploitatietoelagen van het jaar  $t$  wordt vrijgemaakt binnen zestig dagen vanaf de goedkeuring van de rekeningen van het jaar  $t$  door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de NMBS;
- het oorspronkelijke krediet van het jaar  $t$  wordt aangepast, hetzij naar boven, hetzij naar beneden, op basis van de werkelijke indexering. De positieve aanpassing wordt in een keer vrijgemaakt binnen zestig dagen na de publicatie in het Belgisch Staatsblad van het aangepaste budget. De negatieve aanpassing wordt onmiddellijk geïntegreerd in de berekening van de maandelijkse schijven die nog moeten worden gestort.

De betalingsmodaliteiten worden in acht genomen zonder afbreuk van de wettelijke en reglementaire bepalingen met betrekking tot de Rijksbegroting en de algemene procedure voor het vrijmaken van de begrotingskredieten.

De NMBS houdt rekening met de

des compensations financières et contributions de l'Etat pour l'élaboration de son budget lequel doit être adopté par le conseil d'administration (CA) avant le 31 décembre de l'année précédente.

stortingsmodaliteiten van de financiële compensaties en bijdragen van de Staat voor de uitwerking van haar budget dat door de raad van bestuur (RvB) voor 31 december van het voorgaande jaar moet worden goedgekeurd.

## **X. Autres aspects financiers**

### Art. 83. Stabilisation de la dette financière nette du Groupe SNCB

L'Etat considère que la dette financière nette de la SNCB et la dette financière nette consolidée au niveau du Groupe SNCB, sans tenir compte de financements spécifiquement convenus et si les normes comptables restent inchangées, seront stabilisées au niveau de juin 2008, et n'augmenteront plus à partir de cette date.

La définition et le mode de calcul de la dette nette consolidée qui fait l'objet de cette stabilisation figure en annexe 8.

La SNCB souscrit à cet objectif.

Le plan d'entreprise consolidé est conforme à cet objectif.

La SNCB fournit trimestriellement toutes les informations financières à ce sujet à la SNCB Holding en vue de l'établissement par cette dernière de son rapport financier.

### Art. 84. Normes comptables

Le Groupe SNCB, et la SNCB Holding en particulier, prévoient de passer intégralement aux normes comptables IFRS à partir de l'exercice comptable 2010.

L'application de ces règles est susceptible d'entraîner des modifications au niveau de la qualification comptable de certaines dépenses relatives à des projets d'investissements. Ces modifications comptables n'entraîneront pas de changement dans le montant total des dotations versées à la SNCB.

La SNCB transmet à la SNCB Holding, pour le 31 mai 2009, un rapport portant d'une part sur la date effective de passage aux IFRS et, d'autre part, sur l'impact en terme de dotations des modifications quant à la qualification de certaines dépenses « Investissements – Exploitation ».

Ce rapport est transmis au Ministre des Entreprises

## **X. Andere financiële aspecten**

### Art. 83. Stabilisatie van de netto financiële schuld van de NMBS-groep

De Staat stelt voorop dat de netto financiële schuld van de NMBS en de geconsolideerde netto financiële schuld op het niveau van de NMBS-groep, buiten specifiek overeengekomen financieringen en bij onveranderde boekhoudnormen, gestabiliseerd worden op het niveau van juni 2008, en vanaf dan niet langer aangroeien.

De bepaling en de berekeningswijze van de geconsolideerde nettoschuld die het voorwerp vormt van deze stabilisatie, zijn opgenomen in bijlage 8.

De NMBS onderschrijft die doelstelling.

Het geconsolideerde ondernemingsplan is in overeenstemming met deze doelstelling.

De NMBS levert driemaandelijks alle desbetreffende financiële informatie aan de NMBS-Holding opdat deze laatste haar financieel rapport zou kunnen opstellen.

### Art. 84. Boekhoudnormen

De NMBS-groep en de NMBS-Holding in het bijzonder, voorzien om integraal over te gaan naar de IFRS-boekhoudnormen vanaf het boekjaar 2010.

De toepassing van die regels kan wijzigingen meebrengen op het vlak van de boekhoudkundige kwalificatie van bepaalde uitgaven die betrekking hebben op investeringsprojecten. Die boekhoudkundige wijzigingen zullen geen verandering meebrengen in het totale bedrag van de aan de NMBS gestorte toelagen.

De NMBS maakt tegen 31 mei 2009 aan de NMBS-Holding een verslag over betreffende enerzijds de effectieve overstapdatum naar de IFRS-normen en anderzijds over de impact, in termen van toelagen, van de wijzigingen aangaande de kwalificatie van sommige uitgaven "Investerings – Exploitatie".

Dit rapport wordt overgemaakt aan de Minister van

publiques et à la DGTT.

Sur la base de ce rapport, la SNCB Holding établit un rapport consolidé avant le 30 septembre 2009. Sur la base de ce rapport consolidé, l'Etat et la SNCB conviendront éventuellement d'un avenant au contrat de gestion portant sur la date effective de passage aux IFRS et le transfert d'une dotation d'investissements vers une dotation d'exploitation.

Art. 85. Gestion financière optimisée et transparente

Afin de permettre, à partir de 2012, de mettre en place une gestion financière optimisée et transparente et notamment le financement des nouveaux projets d'extension de capacité au moyen d'enveloppes financières fermées, la SNCB aura implémenté, au plus tard fin 2011, une réorganisation comptable et une planification améliorée de la gestion des projets basées sur un *Enterprise Resource Planning* (ERP) et sur des méthodes et outils de gestion correspondant aux bonnes pratiques usuelles.

La SNCB fournira au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT, à partir de mai 2009, des rapports trimestriels sur l'état d'avancement de l'investissement dans l'ERP et portant en particulier sur le respect du budget fixé à cet effet dans le plan d'investissement, l'introduction des bonnes pratiques de gestion et l'utilisation effective du système implémenté.

Le plan de politique environnementale cité à l'article 49 comprendra un volet spécifique consacré aux évolutions de prix de l'énergie et aux éventuelles mesures à prendre pour se protéger financièrement contre une fluctuation excessive des prix de l'énergie.

Overheidsbedrijven en aan DGVL.

Op basis van dat verslag stelt de NMBS-Holding een geconsolideerd verslag op vóór 30 september 2009. Op basis van dat geconsolideerd verslag zullen de Staat en de NMBS eventueel overeenkomen over een bijvoegsel bij het beheerscontract betreffende de effectieve datum van overgang naar de IFRS-normen en de overheveling van een investeringstoelage naar een exploitatietoelage.

Art. 85. Geoptimaliseerd en transparant financieel beheer

Om het vanaf 2012 mogelijk te maken, een geoptimaliseerd en transparant financieel beheer in te voeren en meer bepaald de financiering van de nieuwe projecten voor capaciteitsuitbreiding door middel van gesloten financiële enveloppes, moet de NMBS, ten laatste eind 2011, een boekhoudkundige reorganisatie hebben geïmplementeerd alsook een verbeterde planning van het projectbeheer die gebaseerd zijn op een *Enterprise Resource Planning* (ERP) en op beheersmethodes en -tools die stroken met de gebruikelijke goede praktijken.

De NMBS zal aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL, vanaf mei 2009, kwartaalverslagen bezorgen over de voortgang van de investeringen in de ERP en in het bijzonder over de naleving van het daartoe vastgelegde budget in het investeringsplan, de invoering van de goede beheerspraktijken en de effectieve toepassing van het geïmplementeerde systeem.

Het milieubeleidsplan waarvan sprake in artikel 49 zal een specifiek onderdeel bevatten gewijd aan de toekomstige prijsontwikkelingen van de energie en de eventueel te nemen maatregelen om zich financieel in te dekken tegen uitzonderlijke schommelingen van de energieprijzen.

## **XI. Les prestations pour les besoins de la Nation**

### Art. 86. Besoins de la Nation

À la requête des institutions compétentes, c'est-à-dire le SPF Intérieur, par l'intermédiaire de la Direction générale Centre de Crise (DGCC) et le SPF Défense, par l'intermédiaire de l'Etat-major de l'Armée, la SNCB participe selon ses compétences, à la préservation des intérêts vitaux de la Nation et à la satisfaction des besoins essentiels de la population:

1. l'ordre public, c'est-à-dire la tranquillité, la salubrité et la sécurité publique;
2. le potentiel socio-économique du pays;
3. la souveraineté nationale et les institutions publiques établies par la Constitution et les lois;
4. l'intégrité du territoire national.

La SNCB exerce cette mission en temps de paix comme de guerre, dans le cadre:

- de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, l'arrêté royal du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion de l'échelon national, l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention et l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'Etat fédéral, les régions flamande et wallonne et la Région Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses;
- des dispositions prises par la proclamation de la mobilisation.

De manière spécifique, la SNCB contribue à garantir le bon état permanent de fonctionnement de l'outil ferroviaire et la continuité de la circulation des services ferroviaires. Il s'agit notamment de:

- la participation aux formations et exercices civils

## **XI. De prestaties ten behoeve van de Natie**

### Art. 86. Behoeften van de Natie

De NMBS neemt, volgens haar bevoegdheden, deel aan het vrijwaren van de vitale belangen van de Natie en aan de vervulling van de essentiële behoeften van de bevolking, op verzoek van de degelijk gemandateerde instellingen, de FOD Binnenlandse Zaken via de Algemene Directie CrisisCentrum (ADCC) en de FOD Defensie via de Generale Staf van het Leger:

1. de openbare orde, d.i. de openbare rust, de gezondheid en de publieke veiligheid;
2. het sociaal-economisch potentieel van het land;
3. de nationale soevereiniteit en de openbare instellingen opgericht bij de Grondwet en de wetten;
4. de integriteit van het nationale grondgebied.

De NMBS voert deze opdracht uit, zowel in vredes-, crisis- als oorlogstijd, in het kader van:

- de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen en het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, de Vlaamse en Waalse Gewesten en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het beheersen van gevaren verbonden aan ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen;
- de bepalingen die voortvloeien uit de afkondiging van mobilisatie.

Specifiek, draagt de NMBS bij tot het waarborgen dat de spoorweginrichting permanent in goede staat van werking wordt gehouden en dat de continuïteit van het spoorwegverkeer verzekerd wordt. Het gaat in het bijzonder om:

- de deelname aan civiele en militaire opleidingen

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>et militaires;</li> <li>- la mise à disposition des informations relatives au réseau de référence (notamment le système GIS);</li> <li>- l'identification des points critiques, vitaux et sensibles dans le dossier (la banque de données Crivisen);</li> <li>- la prise en compte des avis contraignants de la Commission Interministérielle des Chemins de Fer (CICF), du Comité Interministériel du Renseignement et de la Sécurité et l'entretien de l'infrastructure qui est maintenue;</li> <li>- l'existence d'un Bureau de défense chargé des relations et des études en rapport avec les besoins de la Nation et de l'OTAN.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>en oefeningen;</li> <li>- het ter beschikking stellen van informatie betreffende het referentienetwerk (o.a. GIS-systeem);</li> <li>- de identificatie van de kritieke, vitale en gevoelige punten (de gegevensbank Crivisen);</li> <li>- het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS), het Interministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid en het onderhoud van de in stand gehouden infrastructuur;</li> <li>- het bestaan van een Defensiebureau dat belast is met de relaties en studies die verband houden met de behoeften van de Natie en de NAVO.</li> </ul> |
|--|--|

<p>La SNCB conclut en conséquence avec la SNCB Holding et Infrabel une convention réglant la collaboration entre elles; cette convention précise les représentations et les prestations respectives de leur ressort. Elles associent la DGTT à l'élaboration de ce contrat et portent à la connaissance de la DGTT le contrat ainsi que toutes les informations utiles à son application.</p>	<p>De NMBS stelt bijgevolg met de NMBS-Holding en Infrabel een overeenkomst op die hun onderlinge samenwerking regelt; daarin worden de vertegenwoordigingen gepreciseerd en de respectieve prestaties die onder hun bevoegdheid vallen. Ze betrekken DGVL bij de uitwerking ervan en brengen de overeenkomst en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan, ter kennis van DGVL.</p>
---	---

## **XII. Dispositions diverses**

### **A. Rapports annuels**

#### Art. 87. Rapport financier

Sont remis à la DGTT dans le mois suivant leur approbation par les organes de gestion:

1. le bilan et le compte de résultats (avec comparaison avec le budget) arrêtés au 31 décembre de chaque année présentés selon les normes comptables belges, ainsi que selon les normes comptables internationales IFRS lorsque celles-ci seront appliquées par l'entreprise, étant entendu qu'un tableau réconciliant le résultat en IFRS et celui obtenu selon les normes belges sera joint;

2. un relevé général des flux de trésorerie (avec comparaison avec le budget) établi selon la méthode indirecte telle que prévue par la norme IAS 7;

3. un relevé détaillé des flux de trésorerie établi selon la méthode indirecte telle que prévue par la norme IAS 7, pour l'entreprise, et des relevés de trésorerie distincts pour (a) les activités liées à l'exécution des missions de service public imposées par la loi, (b) les activités liées au reste du transport de voyageurs et (c) les activités relatives au transport de marchandises.

La rubrique investissements du relevé des flux de trésorerie est complétée:

- de la distinction entre, d'une part, les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles et d'autre part, les immobilisations financières avec indication de la source de financement;
- ainsi que d'une indication des subsides en capital obtenus.

#### Art. 88. Rapport d'activité

Le rapport annuel rédigé par la SNCB concernant la manière dont la SNCB a accompli ses missions de

## **XII. Diverse bepalingen**

### **A. Jaarverslagen**

#### Art. 87. Financieel verslag

De volgende documenten worden in de loop van de maand volgend op hun goedkeuring door de beheersorganen aan DGVL bezorgd:

1. de balans en de resultatenrekening (met vergelijking met het budget), afgesloten op 31 december van elk jaar, voorgesteld overeenkomstig de Belgische boekhoudnormen en tevens overeenkomstig de internationale boekhoudnormen IFRS wanneer de onderneming deze zal toepassen, met dien verstande dat een tabel moet zijn bijgevoegd waarop zowel het resultaat in IFRS als dat volgens de Belgische normen voorkomen;

2. een algemeen kasstroomoverzicht (met vergelijking met het budget) opgesteld volgens de indirecte methode zoals voorgeschreven in de norm IAS 7;

3. een gedetailleerd kasstroomoverzicht, opgesteld volgens de indirecte methode zoals voorgeschreven in de norm IAS 7, voor de onderneming en afzonderlijke kasstroomoverzichten voor telkens (a) de activiteiten voor de uitvoering van de bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst, (b) de activiteiten inzake het overige vervoer van reizigers en (c) de activiteiten inzake goederenvervoer.

De rubriek investeringen van het kasstroomoverzicht wordt bovendien aangevuld met:

- een uitsplitsing tussen enerzijds investeringen in immateriële en materiële vaste activa en anderzijds financiële vaste activa met vermelding van de financieringsbron;
- eveneens met vermelding van de bekomen kapitaalsubsidies.

#### Art. 88. Activiteitenverslag

Het jaarlijks verslag dat de NMBS opstelt omtrent de wijze waarop de NMBS haar opdrachten van

service public conformément à l'article 230, § 5 de la Loi sur les entreprises publiques, comprend notamment:

1. une description de la manière dont la SNCB a accompli chacune de ses missions de service public au cours de l'année écoulée, et des nouveaux projets dont elle a décidé;
2. un commentaire quant à la manière dont elle a exécuté le plan d'entreprise;
3. des comptes de résultats distincts pour:
  - a. les activités liées à l'exécution des missions de service public imposées par la loi;
  - b. les activités liées au reste du transport de voyageurs;
  - c. les activités liées au transport de marchandises;
  - d. pour ce qui est des activités de transport de marchandises, le bilan est également communiqué chaque année.
4. le relevé détaillé des flux de trésorerie pour l'entreprise et les relevés de flux de trésorerie distincts pour chacune des activités citées au point 3. a), b) et c), comme visé à l'article 87.

Pour autant qu'un flux de trésorerie négatif d'une activité distincte soit compensé par des flux de trésorerie positifs provenant d'autres activités, le montant compensé est indemnisé via les recettes financières générées par ces dernières activités.

Les points 3 et 4 font l'objet d'une approbation par le Collège des commissaires.

Le rapport annuel doit parvenir au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 31 mai de chaque année.

openbare dienst heeft vervuld, overeenkomstig artikel 230, §5 van de Wet Overheidsbedrijven bevat onder meer:

1. een beschrijving van de wijze waarop de NMBS elk van haar opdrachten van openbare dienst in het afgelopen jaar heeft vervuld en tot welke nieuwe projecten zij heeft besloten;
2. een commentaar over de wijze waarop zij het ondernemingsplan heeft uitgevoerd;
3. een afzonderlijke resultatenrekening telkens voor:
  - a. de activiteiten voor de uitvoering van de bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst;
  - b. de activiteiten inzake het overige vervoer van reizigers;
  - c. de activiteiten inzake goederenvervoer;
  - d. met betrekking tot de goederenvervoersactiviteiten wordt tevens jaarlijks de balans meegedeeld;
4. het gedetailleerde kasstroomoverzicht voor de onderneming en de afzonderlijke kasstroomoverzichten voor telkens de onder punt 3. a), b) en c) genoemde activiteiten, zoals bedoeld bij artikel 87.

Voor zover een negatieve kasstroom van een afzonderlijke activiteit wordt gecompenseerd door positieve kasstromen uit andere activiteiten wordt het gecompenseerde bedrag vergoed via de financiële opbrengsten van deze laatste activiteiten.

De punten 3 en 4 zijn het voorwerp van een goedkeuring van het College van Commissarissen.

Het jaarlijks rapport moet ten laatste op 31 mei van elk jaar aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL worden overgemaakt.

## B. Relations avec la DGTT

Art. 89. Demande de renseignements - Accès au domaine ferroviaire

La SNCB répond aux demandes de renseignements émanant des Ministres des Entreprises publiques et la Mobilité, ainsi qu'à celles de la DGTT.

La DGTT reçoit les documents du CA de la SNCB en même temps que les membres de ce dernier.

La SNCB donne libre accès à ses locaux, ateliers et matériel roulant, dans le respect des consignes de sécurité:

- aux agents de la DGTT dûment mandatés afin qu'ils puissent y exercer des contrôles de sécurité et s'assurer de la bonne exécution des investissements;
- aux membres du service de régulation, dans le cadre de leur mission de régulation du transport ferroviaire;
- aux membres de l'organisme d'enquête ainsi qu'à tout expert mandaté par lui;
- à la SNCB Holding dans le cadre des enquêtes mandatées par l'organisme d'enquête.

Art. 90. Remboursement des subventions européennes

Au cas où l'Etat serait tenu de rembourser tout ou partie d'une subvention versée par la Commission européenne au profit de la SNCB, cette dernière procède elle-même à ce remboursement et à l'exécution de toute autre disposition qui y serait liée.

## B. Relaties met DGVL

Art. 89. Vraag om inlichtingen – Toegang tot spoorwegdomein

De NMBS antwoordt op vragen om inlichtingen uitgaande van de Ministers van Overheidsbedrijven en Mobiliteit alsmede van DGVL.

DGVL ontvangt de documenten van de RvB van de NMBS tegelijkertijd met de verzending ervan aan zijn leden.

De NMBS verschaft vrije toegang tot haar lokalen, werkplaatsen en rollend materieel conform de veiligheidsconsignes:

- aan de behoorlijk gemachtigde bedienden van DGVL opdat ze er de veiligheidscontroles kunnen uitvoeren en zich vergewissen van de goede uitvoering van de investeringen;
- aan de leden van de dienst regulering in het raam van hun opdracht van de regulering van het spoorvervoer;
- aan de leden van het onderzoeksorgaan alsook aan elke andere door haar gemachtigde deskundige;
- aan de NMBS-Holding in het raam van de door het onderzoeksorgaan gemachtigde onderzoeken.

Art. 90. Terugbetaling Europese subsidies

Wanneer de Staat gehouden is tot een gedeeltelijke of volledige terugbetaling van een door de Europese Commissie gestorte subsidie ten gunste van de NMBS, zal de NMBS zelf overgaan tot de terugbetaling en tot de uitvoering van elke andere beschikking in dit verband.

## C. Suivi et exécution du contrat de gestion

### Art. 91. Statistiques à fournir

La SNCB transmet à la DGTT les statistiques dont la liste figure en annexe 5.

### Art. 92. Groupe de travail suivi du contrat de gestion

Au moins une fois par an, à l'initiative de la DGTT, un groupe de travail composé d'un représentant du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité, de représentants de la DGTT et de représentants de la SNCB se réunit afin d'évaluer le suivi du contrat de gestion.

### Art. 93. Clauses de sauvegarde

Si, au terme d'un exercice, la SNCB n'atteint pas les objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier qu'elle proposera à l'Etat, représenté par la DGTT.

Des événements, notamment de force majeure, ou des décisions imprévues peuvent intervenir et rendre certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou empêcher d'atteindre les objectifs prévus. La SNCB examinera les raisons pour lesquelles les objectifs contractuels ne peuvent être rencontrés et définira, en concertation avec l'Etat, représenté par la DGTT, les mesures propres à y remédier.

Le cas échéant, le résultat de la concertation visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> sera entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.

Au cas où ces événements ou ces décisions entraîneraient des modifications dans les montants de la dotation d'investissement de l'année t, la SNCB n'est tenue au respect des délais de présentation d'un nouveau programme annuel d'investissements que si la

## C. Follow-up en uitvoering van het beheerscontract

### Art. 91. Te leveren statistieken

De NMBS legt aan DGVL de statistieken voor waarvan de lijst voorkomt in bijlage 5.

### Art. 92. Werkgroep opvolging beheerscontract

Ten minste een keer per jaar komt op, initiatief van DGVL, een werkgroep, samengesteld uit een vertegenwoordiger van de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit, vertegenwoordigers van DGVL en vertegenwoordigers van de NMBS samen om de opvolging van het beheerscontract te evalueren.

### Art. 93. Vrijwaringsclausules

Als op het einde van een boekjaar de NMBS de in dit beheerscontract gepreciseerde doelstellingen niet haalt, onderzoekt ze de redenen ervan en legt ze de maatregelen vast die geschikt zijn om dit te verhelpen, welke ze voorstelt aan de Staat, vertegenwoordigd door DGVL.

Gebeurtenissen, in het bijzonder overmacht, of niet-geplande beslissingen kunnen zich voordoen en bepaalde clausules van dit beheerscontract onuitvoerbaar maken of verhinderen dat de geplande doelstellingen worden gehaald. De NMBS zal de redenen onderzoeken waarom de contractuele doelstellingen niet kunnen worden gehaald en, in overleg met de Staat, vertegenwoordigd door DGVL, de passende maatregelen vastleggen om dit te verhelpen.

In voorkomend geval zal het resultaat van het overleg bedoeld in de 1<sup>e</sup> alinea, worden bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Ingeval die gebeurtenissen of beslissingen wijzigingen teweegbrengen in de bedragen van de investeringstoelage van het jaar t, zal de NMBS maar de termijnen voor het overleggen van een nieuw jaarlijks investeringsprogramma in acht moeten nemen

modification lui est notifiée au moins deux mois avant la date de présentation prévue. als de wijziging haar ten minste twee maanden vóór de voorziene datum van overlegging ter kennis werd gebracht.

En cas de notification tardive, la SNCB dispose d'un délai de deux mois pour présenter son programme annuel adapté. Bij een latere kennisgeving beschikt de NMBS over een termijn van twee maanden om haar aangepast jaarprogramma voor te stellen.

## **D. Benchmarks**

### Art. 94. Benchmarks

La SNCB informe la DGTT de tous les benchmarks dont elle dispose ou auxquels elle a collaboré, dans le respect des conditions contractuelles de cette collaboration; elle participe également à la réalisation de benchmarks organisés par la DGTT.

Elle commente, le cas échéant, les différences constatées.

## **D. Benchmarks**

### Art. 94. Benchmarks

De NMBS informeert DGVL over alle benchmarks waarover zij beschikt of waaraan zij heeft meegewerkt, mits naleving van de contractuele voorwaarden van deze medewerking; zij werkt tevens mee aan de uitvoering van benchmarks georganiseerd door DGVL.

Zij geeft desgevallend toelichtingen bij de geconstateerde verschillen.

### **XIII. La SNCB et le Groupe SNCB**

Art. 95. Evaluation de la collaboration entre la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel

A la demande du Ministre des Entreprises publiques, le bureau Roland Berger a réalisé en mars 2008 une étude d'évaluation de la collaboration entre la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel. Les conclusions de cette étude pourraient donner lieu à des modifications au niveau de la répartition des tâches et des modalités de la collaboration entre les trois sociétés. Ces éventuelles modifications seront reprises dans un avenant au présent contrat de gestion.

Art. 96. Responsabilité des instances administratives

Les instances administratives de la SNCB exercent leurs compétences conformément aux dispositions légales et autres en la matière et sont dès lors responsables de l'utilisation correcte des moyens (biens mobiliers et immobiliers, moyens financiers, personnel) de l'entreprise.

Tant les activités qui relèvent des missions de service public que les autres activités sont organisées en vue de réaliser le meilleur coût et avec le souci permanent d'améliorer l'efficacité et la productivité des moyens mis en oeuvre.

Bien que les instances administratives déterminent le volume de moyens de production mis en oeuvre pour les différentes activités de l'entreprise, elles veillent en particulier à ce que les activités ne relevant pas des missions de service public ne compromettent jamais la bonne exécution de ces missions.

Art. 97. Responsabilité en matière de participations

Les instances administratives de la SNCB jugent des participations dans d'autres entreprises. Toutes les participations sont gérées dans le respect des règles de

### **XIII. De NMBS en de NMBS-groep**

Art. 95. Evaluatie van de samenwerking tussen de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel

In opdracht van de Minister van Overheidsbedrijven voerde het bureau Roland Berger in maart 2008 een evaluatie-onderzoek uit naar de samenwerking tussen de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. De besluiten uit dit onderzoek kunnen aanleiding geven tot wijzigingen in de taakverdeling en de modaliteiten van samenwerking tussen de drie vennootschappen. Die eventuele wijzigingen zullen opgenomen worden in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Art. 96. Verantwoordelijkheid bestuursinstanties

De bestuursinstanties van de NMBS oefenen hun bevoegdheden uit in overeenstemming met de wettelijke en andere bepalingen ter zake en staan derhalve in voor het correcte gebruik van de middelen (onroerende en roerende middelen, financiële middelen, personeel) van het bedrijf.

Zowel de activiteiten die tot de opdrachten van openbare dienst behoren als de andere activiteiten worden georganiseerd met het oog op de voordeligste kostprijs en met een continu streven naar een verbetering van de effectiviteit en productiviteit van de ingezette middelen.

Ofschoon de bestuursinstanties het volume aan productiemiddelen bepalen dat wordt ingezet m.b.t. de verschillende activiteiten van het bedrijf, waken ze erover dat, in het bijzonder, de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, nooit de goede uitvoering van de opdrachten van openbare dienst in het gedrang brengen.

Art. 97. Verantwoordelijkheid deelnemingen

De bestuursinstanties van de NMBS oordelen over deelnemingen in andere ondernemingen. Alle deelnemingen worden beheerd met inachtnaam van de

*corporate governance.*

Art. 98. Concertation et coordination au sein du Groupe SNCB

Les trois sociétés SNCB Holding, SNCB et Infrabel constituent ensemble un élément essentiel du système belge de transport et veillent de ce fait à mener des stratégies harmonisées.

Dans ce cadre, la SNCB souhaite collaborer positivement, de manière non discriminatoire, à une politique de mobilité commune fondée sur les grandes orientations décidées par le Gouvernement, ainsi qu'à une politique sociale commune pour le Groupe SNCB.

A cet effet, la collaboration intragroupe est inspirée par un intérêt individuel et collectif amenant à agir dans le sens de l'harmonisation précitée.

Cette collaboration est également respectueuse de l'autonomie de gestion de la SNCB et de la responsabilité générale de ses organes de gestion telle qu'instituée par le Code des Sociétés.

La SNCB veille à ce que ses règles de fonctionnement n'entravent pas la coordination par la SNCB Holding. La SNCB et ses collaborateurs veillent également à promouvoir la coopération entre les trois sociétés du Groupe SNCB et le développement d'un esprit de groupe. En particulier, ils apportent leur pleine coopération aux activités de coordination de la SNCB Holding.

La SNCB participe notamment aux instances de concertation mises en place au sein du Groupe SNCB:

- la réunion des trois CEO;
- le comité de pilotage;
- le comité d'investissements;
- la Task Force Régularité;
- la commission d'accompagnement environnement;
- les réunions de coordination présidées par les directeurs des districts dépendant de la SNCB Holding.

regels inzake *corporate governance.*

Art. 98. Overleg en coördinatie binnen de NMBS-groep

De drie vennootschappen NMBS-Holding, NMBS en Infrabel vormen samen een essentieel onderdeel van het Belgische vervoerssysteem en zien er bijgevolg op toe dat ze geharmoniseerde strategieën voeren.

In het kader hiervan wil de NMBS, op positieve en niet-discriminerende wijze, meewerken aan een gemeenschappelijk mobiliteitsbeleid dat gestoeld is op de grote oriëntaties die door de Regering zijn beslist, alsook aan een gemeenschappelijk sociaal beleid voor de NMBS-groep.

Daartoe is de samenwerking binnen de NMBS-groep geïnspireerd door een individueel en collectief belang dat aanzet tot handelen naar de voornoemde harmonisering toe.

Die samenwerking houdt eveneens rekening met de beheersautonomie van de NMBS en met de algemene verantwoordelijkheid van haar beheersorganen zoals ingevoerd door het Wetboek van Vennootschappen.

De NMBS waakt erover dat haar functioneringsregels de coördinatie door de NMBS-Holding niet belemmeren. De NMBS en haar medewerkers zien eveneens toe op het bevorderen van de samenwerking tussen de drie vennootschappen van de NMBS-groep en de ontwikkeling van een groepsgeest. Ze verlenen in het bijzonder hun volle medewerking aan de coördinatieactiviteiten van de NMBS-Holding.

De NMBS neemt in het bijzonder deel aan de overlegorganen die werden opgericht binnen de NMBS-groep:

- de vergadering van de drie CEO's;
- het sturingscomité;
- het investeringscomité;
- de Task Force Regelmaat;
- de commissie milieubegeleiding;
- de coördinatievergaderingen die worden voorgezeten door de districtsdirecteurs van de districten die van de NMBS-Holding afhangen.

Sans préjudice de la responsabilité de chaque société quant à la communication de ses activités spécifiques, comme stipulé dans la Loi sur la Sécurité d'exploitation et ses arrêtés d'exécution et dans l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention, les trois sociétés du Groupe SNCB concluront dans les trois mois suivant la signature du présent contrat un protocole concernant la communication de crise et le soumettront via la DGTT à l'approbation des Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques; à défaut, l'Etat prendra une initiative de réglementation.

#### Art. 99. Relations intragroupe

Afin de garantir une utilisation optimale des moyens mis à la disposition des trois sociétés du Groupe SNCB, la SNCB fait en priorité appel aux services de la SNCB Holding - et vice versa - sur la base d'accords transparents.

Pour autant que les règles européennes en la matière soient respectées, le maintien dans le périmètre d'action du groupe SNCB des activités ferroviaires proprement dites (ex, l'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure, la conduite et l'accompagnement des trains) mais également des activités d'appui logistique (ex, la gestion administrative du personnel, les achats et la gestion des stocks, la gestion des bâtiments) est garanti. Le personnel de la SNCB participe également au maximum à la réalisation des travaux d'investissements.

La SNCB Holding s'engage à fournir à la SNCB des prestations et des services de haute qualité. Ces prestations et services seront décrits dans des SLA et seront fournis moyennant le paiement d'une redevance motivée par la réalisation des objectifs de qualité fixés. Pour les SLA ayant un impact sur la ponctualité et la croissance, cette motivation consistera en une différence de prix comprise entre 5 % au delà et 5 % en deçà du tarif de base. Ils devront être signés dans les six mois suivant la signature du présent contrat.

Onverminderd de verantwoordelijkheid van elke vennootschap voor de communicatie over haar specifieke activiteiten, zoals bepaald in de Wet Exploitatieveiligheid en zijn uitvoeringsbesluiten en in het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen, zullen de drie vennootschappen van de NMBS-groep binnen de drie maanden na het ondertekenen van dit contract, over de crisiscommunicatie een protocol afsluiten en via DGVL ter goedkeuring meedelen aan de Ministers van Mobiliteit en Overheidsbedrijven; bij ontstentenis daarvan zal de Staat een regelgevend initiatief nemen.

#### Art. 99. Intragroeprelaties

Om een optimaal gebruik te verzekeren van de middelen die ter beschikking van de drie vennootschappen van de NMBS-groep worden gesteld, doet de NMBS bij voorrang een beroep op de diensten van de NMBS-Holding – en vice versa – op basis van transparante overeenkomsten.

Mits naleving van de Europese regelgeving in deze materie, wordt het behoud in de actieperimeter van de NMBS-groep van de eigenlijke spoorwegactiviteiten (bv. onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur, besturing en begeleiding van de treinen), maar ook van de ondersteunende activiteiten (bv. administratief beheer van het personeel, aankopen en voorraadbeheer, beheer van de gebouwen) gewaarborgd. Het personeel van de NMBS neemt eveneens zoveel mogelijk deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken.

De NMBS-Holding verbindt er zich toe kwalitatieve prestaties en diensten te zullen leveren aan de NMBS. Deze prestaties en diensten zullen omschreven worden in SLA's en worden geleverd tegen een vergoeding die een motivatie inhoudt voor het realiseren van de afgesproken kwaliteitsdoelstellingen. Voor SLA's met een impact op stiptheid en groei zal deze motivatie bestaan uit een prijsdifferentiatie begrepen tussen 5 % boven en onder het basistarief. Zij moeten worden ondertekend binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract.

#### Art. 100. Comité d'orientation

En exécution de la Loi sur les Entreprises publiques, la SNCB prévoit des règles plus précises concernant l'organisation et le fonctionnement du Comité d'orientation créé auprès de la SNCB. Ces règles portent notamment sur la nomination des représentants des sociétés régionales de transport.

Le Comité d'orientation donnera de sa propre initiative ou sur demande du CA un avis concernant toute mesure susceptible d'influencer la collaboration avec les sociétés régionales de transport. Si le CA souhaite déroger à l'avis du comité, il est tenu de motiver son point de vue.

#### Art. 101. Augmentation de capital de la SNCB

En ce qui concerne l'augmentation de capital initialement prévue pour le 30 avril 2008, la SNCB Holding et la SNCB exécuteront la convention cadre du 1<sup>er</sup> juin 2005 relative à la contribution au fonds de roulement de la SNCB en procédant à une augmentation de capital dans le respect des règles légales et européennes en la matière.

#### Art. 102. Human Resources

Les obligations réciproques de la SNCB et de chacune des deux autres sociétés SNCB Holding et Infrabel sont définies dans les conventions relatives à la mise à disposition de personnel par la SNCB Holding à Infrabel et à la SNCB.

En sa qualité d'unique employeur de l'ensemble du personnel du Groupe SNCB, quelle que soit son affectation et son statut, et de garant de l'unicité du statut du personnel et du dialogue social, la SNCB Holding veille à l'uniformité des règles de gestion du personnel au sein des trois sociétés anonymes de droit public. La SNCB disposera à cet égard d'une marge de manoeuvre et l'utilisera au maximum afin d'élaborer un management moderne pour ses cadres.

Dans le domaine de la formation du personnel, la

#### Art. 100. Oriëntatiecomité

In uitvoering van de Wet Overheidsbedrijven voorziet de NMBS in de nadere regels m.b.t. de organisatie en werking van het oriëntatiecomité dat bij de NMBS werd opgericht. Deze regels hebben o.m. betrekking op de benoeming van de vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Het oriëntatiecomité geeft op eigen initiatief of op verzoek van de RvB advies over elke maatregel die de samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen kan beïnvloeden. Indien de RvB wenst af te wijken van het advies van het comité, motiveert hij zijn standpunt.

#### Art. 101. Kapitaalsverhoging van de NMBS

In verband met de oorspronkelijk voor 30 april 2008 voorziene kapitaalsverhoging, zullen de NMBS-Holding en de NMBS uitvoering geven aan de overeenkomst van 1 juni 2005 met betrekking tot de bijdrage aan het bedrijfskapitaal van de NMBS door een kapitaalsverhoging, met naleving van de wettelijke en Europese regels ter zake.

#### Art. 102. Human Resources

De wederzijdse verplichtingen van de NMBS en elk van de andere twee vennootschappen NMBS-Holding en Infrabel zijn vastgelegd in de overeenkomsten met betrekking tot de terbeschikkingstelling van personeel door de NMBS-Holding ten behoeve van Infrabel en de NMBS.

In haar hoedanigheid van enige werkgever van het voltallige personeel van de NMBS-groep, ongeacht hun benutting en hun statuut, en als waarborger van de eenheid van het personeelsstatuut en de sociale dialoog, ziet de NMBS-Holding toe op de eenvormigheid van de regels inzake personeelsbeheer bij de drie vennootschappen van publiek recht. De NMBS zal binnen dit kader de beleidsruimte hebben en zal deze maximaal benutten om een modern management van haar kaderleden uit te werken.

Op het vlak van opleiding van het personeel stelt de

SNCB Holding met tout en oeuvre pour garantir que la formation de base adéquate, ainsi que la formation continue, soit assurée dans les trois sociétés du Groupe SNCB.

Sur le plan de la diversité, la SNCB collaborera avec détermination à la réalisation des objectifs de diversité repris dans le contrat de gestion de la SNCB Holding; elle participe à l'élaboration et à l'évaluation annuelle du plan de diversité établi par la SNCB Holding.

NMBS-Holding alles in het werk om te verzekeren dat de geschikte basisopleiding, alsook de permanente opleiding gewaarborgd is in de drie vennootschappen van de NMBS-groep.

Op het vlak van de diversiteit zal de NMBS op voluntaristische wijze meewerken aan de realisatie van de doelstellingen inzake diversiteit, opgenomen in het beheerscontract van de NMBS-Holding; ze werkt mee aan de opmaak en de jaarlijkse evaluatie van het diversiteitsplan dat door de NMBS-Holding wordt opgesteld.

## **ANNEXES**

## **BIJLAGEN**

- |   |   |
|---|---|
| 1. Définitions et abréviations  | 1. Afkortingen en definities  |
| 2. Plan d'investissement 2008-2012  | 2. Investeringsplan 2008-2012   |
| 3. Méthodologie de planification et de suivi des investissements  | 3. Methodologie voor planning en opvolging van de investeringen                         |
| 4. Indicateurs de prestations   | 4. Prestatie-indicatoren  |
| 5. Statistiques   | 5. Statistieken   |
| 6.1. Infrastructure : liste des gares et points d'arrêt par gestionnaire.                               | 6.1. Infrastructuur: lijst van de stations en stopplaatsen per beheerder.               |
| 6.2. Infrastructure: liste des parkings dont la gestion a été confiée à la SNCB.                        | 6.2. Infrastructuur: lijst van de parkings waarvan het beheer is overgedragen aan NMBS. |
| 7. Evolution des dotations pour le Groupe SNCB  | 7. Evolutie van de toelagen voor de NMBS-groep  |
| 8. Calcul de la dette consolidée restreinte à stabiliser  | 8. Berekening van de te stabiliseren beperkte geconsolideerde schuld                    |
| 9. Carte du réseau voyageurs  | 9. Kaart reizigersnet   |
| 10. Arrêts principaux et tronçons principaux  | 10. Voornaamste haltes en voornaamste baanvakken  |
| 11. Statut des gares  | 11. Statuut van de stations   |
| 12. Réductions tarifaires et gratuité de transport imposées par l'Etat                                  | 12. Door de Staat opgelegde tariefverminderingen en kosteloos vervoer                   |
| 13. Tendre vers la gratuité du transport domicile– lieu de travail par chemin de fer en deuxième classe | 13. Streven naar kosteloos woon-werkverkeer per spoor in tweede klas                    |
| 14. Liste des gares avec assistance PMR à partir du 1 <sup>er</sup> novembre 2008                       | 14. Lijst van stations met begeleiding PBM vanaf 1 november 2008                        |

Bruxelles, le

Brussel,

**Richard GAYETOT**

Directeur général  
Directeur-generaal

**Marc DESCHEEMAECKER**

Gedelegeerd Bestuurder  
Administrateur délégué

**Etienne SCHOUPPE**

Staatssecretaris voor Mobiliteit  
Secrétaire d'Etat à la Mobilité

**Inge VERVOTTE**

Minister van Ambtenarenzaken en  
Overheidsbedrijven  
Ministre de la Fonction publique et des  
Entreprises publiques

## Annexe 01. Abréviations et définitions    Bijlage 01. Afkortingen en definities

### Abréviations

**ASBL:** Association sans but lucratif  
**Astrid / Réseau-Astrid:** All-Round Semi-Trunking Radio communication system  
**BEGAAP:** Belgian Generally Accepted Accounting Principles  
**CA:** conseil d'administration  
**CCU:** Comité Consultatif des Usagers  
**CEE:** Communauté économique européenne  
**CEO:** chief executive officer

**CICF:** Commission Interministérielle des Chemins de fer  
**CSS:** Corporate Security Service

**DGCC:** Direction Générale Centre de Crise

**DGTT:** Direction Générale Transport Terrestre du service public fédéral Mobilité et Transports  
**DIV:** Direction pour l'Immatriculation des Véhicules  
**EMAS:** eco-management and audit scheme (EU)  
**ERP:** enterprise resource planning

**ERTMS:** European Railway Traffic Management System  
**EUROFIMA:** European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock  
**GIS – System:** Geografic Information System

**IAS / IFRS:** International Accounting Standards / International Financial Reporting Standard (Les normes de comptabilité internationale destinées aux grandes entreprises internationales)

### Afkortingen

**ADCC:** Algemene Directie Crisiscentrum  
**Astrid / Astrid-netwerk:** All-Round Semi-Trunking Radio communication system  
**BEGAAP:** Belgian Generally Accepted Accounting Principles  
**BTW:** belasting over de toegevoegde waarde  
**CEO:** chief executive officer  
**CSS:** Corporate Security Service  
**DGVL:** Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
**DIV:** Dienst voor de Inschrijving Voertuigen

**DVIS:** de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen  
**EBS/GTR:** Elk Belgisch station / Gemeenschappelijk Tarief Reiziger  
**EEG:** Europese Economische Gemeenschap

**EMAS:** eco-management and audit scheme (EU)  
**ERP:** enterprise resource planning

**ERTMS:** European Railway Traffic Management System  
**EUROFIMA:** European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock  
**GEN:** gewestelijk expresnet

**GIS:** Geografic Information System

**HST :** hogesnelheidstrein

**OTAN:** Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

**PDA:** personal digital assistant

**PMC:** plastic, métal, carton

**PMO:** project management officer

**PMR:** personnes à mobilité réduite

**PPP:** partenariat public privé

**RER:** réseau express régional

**SA:** société anonyme

**SLA:** Service Level Agreement

**SNCB:** Société Nationale des Chemins de fer Belges

**SSICF:** Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer

**STI:** Spécification Technique d'Interopérabilité

**STIB:** Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

**TGB/TCV:** toute gare belge/tarif commun voyageur

**TGV:** train à grande vitesse

**TVA:** taxe sur la valeur ajoutée

**UIC:** Union Internationale des Chemins de fer

### **Définitions:**

**Alloctones:** les alloctones sont des citoyens qui résident en Belgique en toute légalité, dont l'origine socioculturelle remonte à un autre pays, qui sont ou non devenus belges et qui sont arrivés dans notre pays en tant que travailleurs immigrés et suite à l'immigration secondaire, qui ont reçu le statut de demandeur d'asile avec demande déclarée recevable ou de réfugié, ou qui ont obtenu leur droit de séjour en Belgique via une régularisation. "Besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2007 tot

**IAS / IFRS:** International Accounting Standards / International Financial Reporting Standard (Internationale boekhoudnormen voor grote internationale ondernemingen)

**ICS:** Interministeriële Commissie der Spoorwegen

**MIVB:** Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer in Brussel

**NAVO:** Noord-Atlantische Verdragsorganisatie

**NMBS:** Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

**NV:** naamloze vennootschap

**PBM:** personen met beperkte mobiliteit

**PDA:** personal digital assistant

**PMD:** plastic, metaal, drankkartons

**PMO:** project management officer

**PPS:** publiek private samenwerking

**RCG:** Raadgevend Comité van de Gebruikers

**RvB:** raad van bestuur

**SLA:** Service Level Agreement

**TSI:** Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit

**UIC:** Union Internationale des Chemins de fer

**VZW:** vereniging zonder winstoogmerk

### **Definities:**

**Allochtonen:** allochtonen zijn legaal in België verblijvende burgers met een socioculturele herkomst, teruggaand op een ander land, die al dan niet Belg geworden zijn en ofwel in het kader van gastarbeid en volgmigratie naar ons land gekomen zijn, ofwel het statuut van ontvankelijk verklaarde asielzoeker of van vluchteling hebben verkregen, ofwel door regularisatie recht op verblijf in België hebben verworven. "Besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2007 tot vaststelling van de criteria,

vaststelling van de criteria, de voorwaarden en de nadere regels voor het verlenen van subsidies ter ondersteuning en uitvoering van het beleid van evenredige arbeidsdeelname en diversiteit.”

**Crivisen:** la banque de données Crivisen constitue une source importante d’informations pour le Centre de Crise dans le cadre de la gestion de crise. Crivisen contient les points critiques, vitaux et sensibles en Belgique. Ce sont respectivement des personnes ou points qui peuvent faire l’objet d’une menace, des points du domaine socio-économique et des points relevant du domaine militaire.

**Document de référence du réseau:** le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l’infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l’introduction de demandes de capacités de l’infrastructure ferroviaire.

**Groupe SNCB:** sous la dénomination Groupe SNCB, est entendu dans ce contrat, les sociétés anonymes de droit public suivantes: Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding.

**Infrastructure ferroviaire:** ensemble des éléments visés à l’annexe I, partie A, du règlement (CE) no 851/2006 de la Commission européenne du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l’annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970

**Loi sur la sécurité d’exploitation:** loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d’exploitation ferroviaire

de voorwaarden en de nadere regels voor het verlenen van subsidies ter ondersteuning en uitvoering van het beleid van evenredige arbeidsdeelname en diversiteit.”

**Crivisen:** de databank Crivisen vormt een belangrijke bron van informatie voor het Crisiscentrum bij het crisisbeheer. Crivisen omvat de kritieke, vitale en gevoelige punten in België. Dit zijn respectievelijk personen of punten die voorwerp kunnen uitmaken van een dreiging, punten in het socio-economisch domein en punten in het militaire domein.

**DVIS:** de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, opgericht bij het Directoraat-generaal van het Vervoer te Land en belast met de functie van nationale veiligheidsinstantie

**IAS7 norm:** norm met betrekking tot het kasstroomoverzicht

**Kyotoprotocol:** protocol onder het VN-klimaatverdrag dat de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen regelt

**Minister van Mobiliteit:** de minister of de staatssecretaris die bevoegd is voor de regulering van het spoorvervoer

**Loi sur les entreprises publiques:** loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

**Loi sur l'infrastructure:** loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

**Ministre de la Mobilité:** le ministre ou le secrétaire d'Etat qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions

**Ministre des entreprises publiques:** le ministre ou le secrétaire d'Etat qui a les entreprises publiques dans ses attributions

**NACE:** Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes.

**Norme IAS7:** norme relative au tableau des flux de trésorerie

**Protocole de Kyoto:** protocole cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

**Minister van Overheidsbedrijven:** de minister of de staatssecretaris die bevoegd is voor de overheidsbedrijven

**NACE:** Algemene Nomenclatuur van de Economische Activiteiten in de Europese Gemeenschappen

**Netverklaring:** de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen.

**NMBS-groep:** onder NMBS-groep en haar vennootschappen worden in dit contract verstaan de volgende naamloze vennootschappen van publiek recht: Infrabel, de NMBS en de NMBS-Holding.

**Regulator:** Dienst Regulering van het Spoorvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, zoals opgericht bij koninklijk besluit van 25 oktober 2004, en gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 februari 2006

**Relaas:** rapporten die door Infrabel bezorgd worden ten uitvoering van artikel 3§2 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen

**Spoorweginfrastructuur:** alle elementen bepaald in bijlage 1, deel A, van Verordening (EC) 851/2006 van de Europese Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage

**Régulateur:** Service de Régulation du Transport Ferroviaire et d'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, tel qu'établit par l'arrêté royal du 25 octobre 2004, et modifié par l'arrêté royal du 1er février 2006

**Relation:** rapports fournis par Infrabel en application de l'article 3 § 2 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires

**SSICF:** le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer, érigé auprès de la Direction Générale Transport Terrestre et en charge de la fonction de l'instance nationale de sécurité

1 van Verordening (EEG) 1108/70 van de Raad van 4 juli 1970

**Wet Exploitatieveiligheid:** de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

**Wet Infrastructuur:** de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

**Wet Overheidsbedrijven:** de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

**« Annexe 02 » du contrat de gestion 2008-2012**

***Groupe SNCB***  
***Plan d'investissement 2008-2012***

*Version 2.01 – mars 2008*

## Table des matières

1. Préambule .....	4
2. Eléments stratégiques conditionnant les investissements .....	6
2.1. Généralités .....	6
2.1.1. Le contexte européen .....	6
2.1.2. Le contexte belge .....	7
2.1.3. La protection de l'environnement .....	8
2.1.4. Fiabilité et régularité .....	8
2.1.5. Les aspects communs de la stratégie .....	9
2.2. L'approche stratégique d'Infrabel .....	10
2.3. L'approche stratégique de la SNCB-Holding .....	13
2.4. L'approche stratégique de la SNCB .....	14
3. Sources et techniques de financement des investissements .....	17
3.1. Maîtrise de l'évolution de la dette .....	17
3.2. Unité monétaire utilisée .....	17
3.3. Alignement avec les plans et budgets précédents .....	18
3.4. Dotation SPF pour investissement .....	18
3.5. Fonds RER .....	18
3.6. Emprunt pour l'achèvement du TGV .....	19
3.7. Accélération de certains projets - Préfinancement .....	19
3.8. Financement du « Diabolo » .....	21
3.9. Financement du matériel RER .....	21
3.10. Fonds propres .....	22
3.11. Autres sources de financement .....	22
3.11.1. Union Européenne .....	22
3.11.2. Tiers et autres .....	23
3.12. Mécanisme du Fonds des Investissements Ferroviaires .....	23
3.13. Planification des projets et planning financier .....	23
4. Particularités du plan .....	25
4.1. Désynchronisation entre le planning financier et les ressources .....	25
4.2. La marque de grands projets .....	26
4.3. Contraintes liées à la répartition entre Régions .....	26
5. Planning des projets .....	27
5.1. Cohérence de l'ensemble du plan .....	27
5.1.1. Aspects généraux .....	27
5.1.2. Aspects opérationnels .....	28
5.2. Présentation du programme physique .....	29
5.3. Les principaux paramètres du plan .....	30
5.4. Projets d'Infrabel .....	32
5.4.1. Extensions infrastructures .....	32
5.4.2. Maintien capacité infrastructure .....	38
5.4.3. Gares et parkings (hors RER) .....	39
5.4.4. ICT .....	40
5.4.5. Outil de production .....	41
5.5. Projets de la SNCB-Holding .....	42
5.5.1. Accueil de la clientèle .....	42
5.5.2. Bâtiments de service et de direction .....	51
5.5.3. Informatique et télécommunications .....	51
5.5.4. Autres projets .....	53
5.6. Projets de la SNCB .....	54
5.6.1. Acquisition de matériel roulant nouveau pour le trafic voyageurs intérieur .....	54

5.6.2. Modernisation et divers travaux d'adaptation de matériel roulant pour le service voyageurs intérieur .....	55
5.6.3. Rames TGV .....	56
5.6.4. Matériel roulant pour le trafic marchandises et investissements divers B-Cargo.....	56
5.6.5. Autres adaptations du matériel de traction .....	57
5.6.6. Ateliers de la Direction Matériel.....	58
5.6.7. ICT – Projets spécifiques pour la SNCB.....	59
5.6.8. Divers Direction Voyageurs – Accueil des clients.....	60
5.6.9. Divers Achats et Logistique .....	60
6. Affectation des moyens financiers.....	61
6.1. Différences entre planning des projets et planning financier.....	61
6.2. Charges des investissements physiques réalisés .....	62
6.3. Répartition entre les sociétés .....	63
6.4. Répartition régionale des investissements .....	64
6.5. Liaison entre flux financiers et investissements physiques.....	66

## Liste des annexes

Annexe I. Clé de répartition entre Régions .....	67
Annexe II. Détail de la planification des projets d'investissements .....	69
Annexe III. Détail graphique du planning des projets.....	88
Annexe IV. Ecart entre planning des projets et planning financier.....	89
Annexe V. Répartitions entre sociétés .....	90
Annexe VI. Liaison entre flux financiers et investissements physiques .....	92

### Corrections par rapport à la version 2.00

- Corrections typographiques.
- Légères adaptations description contextes belge et européen.
- Annexe IX, flowchart : correction utilisation emprunt TGV (185 au lieu de 195)
- Adaptation tableau descriptif du financement par l'Union Européenne pour Infrabel (§ 3.11.1)
- Commentaire ajouté après tableau du § 6.3.

### Adaptations pour CG

- Suppression introduction, annexes « contrats de gestion », « indexation » et « Détail par rubrique de la planification des projets d'investissements »
- Adaptation § « Unité monétaire utilisée »
- Suppression montants en €2005
- Suppression § « Principes adoptés pour la répartition de la dotation entre sociétés »
- « e-ticketing » : adaptations textes § 3.11.2 et 5.6.7.4 (sous réserve avis SNCB)
- Contexte belge : légère adaptation 1<sup>er</sup> paragraphe

## 1. Préambule

La perception de l'importance des problèmes environnementaux et en particulier de l'impact potentiel des changements climatiques semble avoir évolué de façon spectaculaire au cours des derniers mois. Ce thème s'inscrit maintenant à l'agenda de nombreux forums au niveau national, européen et mondial.

Tant les spécialistes que le monde politique avancent le développement des transports en commun et plus particulièrement du transport ferroviaire comme élément clé pouvant contribuer de manière déterminante à la solution des problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Le Groupe SNCB, constitué d'entreprises publiques, se doit dans ces conditions, non seulement de poursuivre des objectifs économiques et entrepreneuriaux, notamment dans les secteurs soumis à la concurrence, mais aussi d'adopter un comportement citoyen en se positionnant pour répondre au mieux aux attentes de la population et aux choix politiques.

Le transport ferroviaire s'appuie sur un outil technique très lourd, caractérisé non seulement par sa complexité mais aussi par l'importance des capitaux à investir et par la durée de vie très longue des actifs, qu'il s'agisse du matériel roulant ou des infrastructures.

Cette caractéristique nécessite d'avoir une vision stratégique à long terme, notamment en matière d'investissements, et rend le défi d'une adaptation des capacités de l'outil de production particulièrement difficile à relever.

Ces dernières années ont été caractérisées en Belgique par ce que l'on peut considérer, pour le monde ferroviaire, comme une véritable explosion du nombre de voyageurs transportés. Ce phénomène est dû à divers facteurs externes mais aussi à la traduction par des actions concrètes de la volonté politique de rendre une place plus importante au rail.

Le Groupe SNCB a réussi à s'adapter en conséquence pour répondre, de manière généralement considérée comme satisfaisante, à cette évolution. Cela a été rendu possible notamment en mobilisant au maximum les capacités de transport existantes. Cependant, et les utilisateurs du train sont bien placés pour le remarquer, le système est actuellement proche de la saturation pour le transport des voyageurs. Et la situation est comparable pour le transport des marchandises en certains endroits du réseau.

Ces considérations ont servi de fil conducteur lors de l'élaboration de ce plan d'investissement qui est clairement caractérisé :

- par des projets destinés à accroître les capacités de transport classiques du Groupe SNCB (infrastructures et matériel roulant) ;
- par sa préparation aux changements comportementaux attendus (réseau RER et politique de parkings) ;
- mais aussi par la volonté de maintenir à un niveau qualitatif optimum les moyens existants (maintien de capacité, modernisation du matériel, accueil du voyageur dans les gares) et d'améliorer la sécurité d'exploitation.

Même si les moyens financiers mis à disposition du Groupe SNCB par les pouvoirs publics sont considérables et ont d'ailleurs augmenté sensiblement au cours des dernières années, les capitaux à mobiliser pour simultanément maintenir et augmenter les capacités de transport sont tels qu'il a fallu établir des priorités et opérer des choix.

Ce document présente au Gouvernement les choix proposés par le Groupe SNCB. Ils sont le résultat de plus d'un an de travaux d'études, d'évaluations et d'arbitrages au sein du Groupe SNCB rendus particulièrement difficiles par l'importance du défi mais aussi par la volonté de présenter un plan s'inscrivant dans les moyens financiers attribués par les pouvoirs publics pour les investissements ferroviaires.

Il convient aussi de signaler que l'établissement d'un plan à l'horizon 2012 doit se baser sur des hypothèses en matière d'évolution des besoins de mobilité et en particulier de la part qui sera prise par le rail pour y répondre. Si des réorientations politiques importantes, dues notamment à des mesures radicales prises afin de résoudre les problèmes environnementaux, devaient être prises, il y aurait certainement lieu d'ajuster ce plan, voire de l'adapter fondamentalement pour en tenir compte. Ceci est particulièrement vrai pour les investissements qui ont un impact direct sur les capacités de transport des voyageurs et des marchandises, c'est-à-dire le matériel roulant et certaines infrastructures critiques.

## **2. Eléments stratégiques conditionnant les investissements**

### **2.1. Généralités**

#### **2.1.1. Le contexte européen**

Il n'existe pas d'économie moderne créatrice de richesses et d'emplois sans réseau de transport performant. C'est d'autant plus vrai en Europe où, pour que les marchandises et les personnes puissent circuler vite et facilement entre Etats membres, nous devons construire les chaînons manquants, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, et supprimer les goulets d'étranglement dans nos infrastructures de transport.

Après la libération du transport des marchandises et après l'approbation récente par le Parlement européen de la libéralisation du transport international de voyageurs dans le cadre du troisième paquet ferroviaire, il devient incontournable d'inscrire le plan d'investissement 2008-2012 du groupe SNCB dans une perspective européenne.

Après l'implémentation des deux premiers paquets, l'Union européenne poursuit ainsi le développement et la mise en concurrence des réseaux de chemins de fer. L'implantation du système ERTMS, une des priorités de l'Europe des transports, permet une interopérabilité complète du trafic ferroviaire par la mise en œuvre de normes transeuropéennes (« STI » - Spécifications Techniques d'Interopérabilité).

Inspiré par l'objectif d'un report modal de la route au rail, l'Europe prévoyait la création de « corridors multimodaux à priorité fret » et l'accent est mis sur le développement de la « co-modalité », c'est-à-dire l'utilisation efficace des différents modes de transport indépendamment les uns des autres et en combinaison. La création d'un tel réseau s'inscrit de surcroît dans le processus de réalisation d'un marché unique fixé par le Traité et dans les objectifs de croissance économique et d'emploi fixés par l'Agenda de Lisbonne. Il contribuera également à la politique de développement durable conduite par les autorités européennes.

Dans ce cadre, le budget transport européen s'élève à 20,35 milliards € pour la période 2007-2013, soit près de 3 milliards d'€ par an tandis qu'il atteignait 0,6 milliards d'€ par an sur la période 2000-2006.

Malgré l'augmentation significative du financement national et communautaire, les fonds manquent et il convient d'envisager des efforts de soutien national plus conséquents.

Dans cet esprit, la Commission a d'ailleurs conçu un nouveau mécanisme de financement, opérationnel dès cette année, visant à octroyer des garanties d'emprunts, propres à faciliter la création de partenariats entre le secteur public et le secteur privé (PPP).

Il s'agit pour la Commission de mobiliser les différents fonds et les acteurs clés dans les différents Etats membres par une nouvelle approche en matière de financement mais aussi une nouvelle méthode de coordination politique et technique du réseau au niveau de l'Union.

Le Groupe SNCB se doit, notamment dans le cadre de l'élaboration de sa stratégie en matière d'investissement, de s'inscrire dans ces grandes orientations et de se positionner pour pouvoir accéder aux ressources financières mises en œuvre par les institutions européennes.

### **2.1.2. Le contexte belge**

En Belgique, les contrats de gestion liant les sociétés du Groupe SNCB au Gouvernement fixent notamment comme objectif d'augmenter le nombre de voyageurs en service intérieur de 25% sur la période 2006-2012.

Aujourd'hui, les chiffres le montrent : la mobilité globale dans notre pays continue de croître, tant au niveau des personnes qu'en matière de biens.

Ces dernières années, la croissance des déplacements en transports en commun a été plus forte que celle des transports privés. On peut donc dire qu'un transfert modal vers les transports en commun s'est réalisé. L'exemple des chemins de fer est à cet égard très explicite puisque entre 2000 et 2006, le trafic intérieur a progressé de 139,9 à 189 millions de voyageurs, un bond de 35 %, largement supérieur aux 25% fixés comme objectif.

Le défi de demain sera précisément d'empêcher que cette croissance soit absorbée par la route en privilégiant d'autres alternatives, plus respectueuses de l'environnement comme les voies navigables, les chemins de fer et les transports publics en général.

En outre, si nous voulons maintenir une telle croissance à long terme, il faudra mettre en œuvre les moyens nécessaires, que ce soit en terme de capacité, en terme infrastructurel ou en terme de matériel roulant.

Ce n'est qu'à ce prix que nous pourrions poursuivre cette progression et maintenir le cap de ces 6 dernières années, pour atteindre l'objectif des 25% que les contrats de gestion prévoient pour la période 2006-2012.

### **2.1.3. La protection de l'environnement**

Si de par ses caractéristiques de base le transport ferroviaire est considéré comme respectueux de l'environnement, il n'en reste pas moins que des efforts supplémentaires peuvent et doivent être faits pour renforcer cet atout.

Le groupe SNCB s'est d'ailleurs engagé à réduire sa consommation d'énergie (hors énergie de traction) de 7,5 % entre 2005 et 2012. Un audit énergétique a été réalisé et a conclu que cet objectif pouvait être atteint moyennant, notamment, certains investissements. Le Comité d'Investissement a, sur base de cet audit, décidé d'intégrer de tels investissements dans les différents projets.

La SNCB prévoit par ailleurs des investissements (voir § 2.4) qui permettront de réduire la consommation d'énergie de traction ou, à tout le moins, de la maîtriser, cette consommation dépendant évidemment du niveau des activités de transport.

### **2.1.4. Fiabilité et régularité**

Un des objectifs fondamentaux poursuivis par les 3 sociétés du Groupe SNCB consiste à améliorer la fiabilité des équipements et du matériel roulant de manière à atteindre des performances élevées en terme de régularité du service et de ponctualité des trains. Cette fiabilité va d'ailleurs souvent de paire avec la sécurité d'exploitation, priorité première du Groupe SNCB.

Cet objectif ne se traduit pas par un « projet » spécifique mais s'inscrit transversalement dans de nombreux projets repris dans ce plan. Il convient en particulier de citer les domaines suivants qui ont un impact déterminant en matière de fiabilité du système de transport :

- pour Infrabel, le maintien de capacité, constitué d'un grand nombre de projets d'ampleur limitée, a précisément pour objectif une fiabilité maximale du réseau ;
- pour la SNCB, divers projets d'adaptation du matériel roulant, souvent initiés suite à la constatation de défaillances en service, sont destinés à en améliorer la fiabilité ;
- pour la SNCB-Holding, le maintien d'une architecture informatique robuste a pour objectif de soutenir une exploitation ferroviaire fiable ;
- les investissements au profit de l'outil de production d'Infrabel et de la SNCB contribuent certes à l'amélioration de la performance économique du groupe mais aussi à l'amélioration de la qualité de la maintenance et donc de la fiabilité.

### **2.1.5. Les aspects communs de la stratégie**

L'optimisation de la performance du système ferroviaire belge, majoritairement basé sur le Groupe SNCB, requiert bien entendu des axes communs forts dans les stratégies développées par les trois sociétés du Groupe. C'est dans cet esprit qu'ont été élaborés les plans d'entreprise et le plan d'entreprise consolidé.

Dans le domaine des investissements, une approche stratégique commune est particulièrement indispensable pour certains aspects. Il s'agit principalement :

- de l'adéquation entre les grands paramètres relatifs aux besoins de transport et aux capacités de l'infrastructure ;
- des interfaces entre l'infrastructure et le matériel roulant et de leurs caractéristiques techniques ;
- et, bien entendu, des projets communs (par exemple les gares) ou de projets qui peuvent être fortement liés (par exemple l'informatique).

Cette cohérence stratégique a fait l'objet d'une attention permanente lors de l'élaboration de ce plan d'investissement (voir également § 5.1.2).

## **2.2. L'approche stratégique d'Infrabel**

Infrabel est entrée dans le 21<sup>ème</sup> siècle avec la ferme volonté de jouer un rôle majeur dans la chaîne de mobilité en devenant l'un des gestionnaires d'infrastructure les plus performants d'Europe.

Le plan stratégique BRIO, approuvé par le Conseil d'Administration d'Infrabel de décembre 2007, décrit cette vision en précisant que le réseau belge veut devenir le carrefour de l'Europe grâce entre autres au recours à une technologie performante.

Il précise que la mission de l'entreprise est de mettre à disposition une infrastructure ferroviaire compétitive, contribuant ainsi activement à une mobilité durable au service du développement économique et social belge.

Infrabel vise en permanence une sécurité et une qualité optimale.

Le plan stratégique BRIO intègre bien entendu les obligations découlant du contrat de gestion.

L'ensemble de ces éléments détermine les priorités d'Infrabel dans tous les domaines, y compris dans celui des investissements.

L'élaboration du plan d'investissement pluriannuel 2008-2012 d'Infrabel s'inscrit d'autre part dans la logique cohérente des plans successifs 2001-2012, 2004-2007 et 2005-2007. Outre la poursuite des initiatives déjà lancées, Infrabel multiplie ses efforts afin de mieux répondre aux attentes nouvelles des entreprises ferroviaires et aux exigences générales d'une mobilité croissante.

Le plan 2008-2012 bénéficie de nouvelles sources et de nouveaux mécanismes de financement qui permettent d'accélérer la réalisation de certains projets prioritaires même si, in fine, tous ces travaux sont appelés à être financés par la dotation d'investissement SPF.

Pour Infrabel, ces opérations de partenariat public- privé et de préfinancement interviennent dans les projets suivants :

- les PPP « Liefkenshoekspoorverbinding » (génie civil) et « Diabolo » (prolongement de la ligne 36C) ;
- le préfinancement du port de Zeebrugge, de l'axe Bruxelles- Luxembourg, de la gare de Gosselies et du terminal portuaire de Bruxelles.

Ces opérations de financement alternatif impliquent nécessairement une réservation corollaire de moyens sur la dotation SPF pour la réalisation de certains travaux directement ou indirectement liés comme les travaux spécifiquement ferroviaires du « Liefkenshoek » hors génie civil, la Courbe « Ter Doest » pour Zeebrugge, la part

délocalisée des travaux sur l'axe 3 Bruxelles- Luxembourg, la ligne 25N le long de l'E19 (Diabolo hors PPP), ...

L'augmentation de capital d'Infrabel par la SNCB-Holding (via l'emprunt pour l'achèvement du TGV contracté par la SNCB-Holding) et le Fonds RER permettent également de réaliser les travaux au plus haut rythme physiquement possible puisque les moyens financiers sont versés au fur et à mesure des besoins par la SNCB-Holding.

Cet avantage est cependant limité par le fait que le calcul de la clé de répartition des investissements entre Régions s'applique à une partie importante des investissements financés par ces mécanismes.

De même, le plafonnement annuel de la dotation d'investissement SPF impose un échelonnement et donc une priorisation des travaux réalisés grâce à cette source de financement.

Cette priorisation s'appuie sur le plan BRIO qui décrit entre autre la vision, la mission, les valeurs, les priorités et orientations stratégiques de l'entreprise.

Au premier rang arrivent les investissements de sécurité, première priorité stratégique d'Infrabel.

Ensuite vient le maintien de capacité vital pour préserver la qualité du réseau existant et donc des circulations, l'optimisation de la capacité du réseau et les autres projets s'inscrivant directement dans les priorités stratégiques de l'entreprise avec, entre autres, la modernisation et le maintien de l'outil de production.

Suivent les projets d'extension à forte proportion de maintien ou de sécurité et l'adaptation des quais du RER. Etant donné que les travaux RER sont financés par le fonds RER, ils disposent d'une source de financement spécifique et ne rentrent pas en concurrence avec les autres projets d'investissements (sauf au niveau du calcul de la clé de répartition régionale).

Enfin, il y a lieu de considérer les projets d'extension de capacité ferroviaire et d'accueil à la clientèle, en premier lieu ceux qui ont déjà débutés, ensuite les autres. Un certain nombre de chantiers peuvent, en raison de leur nature, se voir affecter une priorité supérieure ou inférieure.

L'affectation des moyens financiers aux investissements peut se résumer comme suit :

Hors priorisation : tous les projets dont les sources de financement sont assurées et non plafonnées annuellement même si l'enveloppe globale est plafonnée (projets préfinancés et PPP, TGV et RER).

Projets priorisés (tous les projets sur dotation SPF) :

1. sécurité (GSM-R, ETCS, amélioration de la sécurité des PN) ;

2. maintien de capacité classique (voie, ouvrages d'art, caténaire, signalisation, ECFM, ...);
3. modernisation de l'outil industriel (CLI, Concentration des cabines, Informatique);
4. outils de production (ateliers Infrastructure, bâtiments de service, outillage, engins spéciaux,...);
5. projets d'extension de capacité;
6. projets d'accueil.

Cette priorisation est une priorisation de principe. Ainsi certaines considérations liées à l'équilibre global du plan peuvent justifier certaines dérogations de portée limitée.

### **2.3. L'approche stratégique de la SNCB-Holding**

En matière de gestion de l'accueil voyageurs, la stratégie appliquée par la Direction Patrimoine suit différentes lignes de force, toutes en adéquation avec l'objectif de moderniser la gare dans le cœur de la ville et de s'inscrire comme acteur majeur de la mobilité en Belgique.

- La gare se doit d'être une porte urbaine. Les gares importantes seront donc rendues accessibles de chaque côté du site ferroviaire.
- Le site ferroviaire<sup>1</sup> sera modernisé : rationalisation de l'équipement ferroviaire et augmentation du confort des quais pour la clientèle : largeur et hauteur des quais, accessibilité optimales (escalators, ascenseurs,...). Le tout permettra l'accueil des personnes à mobilité réduite.
- La gare offre intermodalité et accessibilité totales : entre les différents types de train (TGV, IC-IR, trains locaux), entre le transport ferroviaire et les autres transports en commun, accessibilité piétons, cyclistes et taxis, accessibilité routière optimale (autoroute/route régionale vers parking gare).
- La gare devient un centre de convivialité où le contrôle social est omniprésent : une architecture de qualité et une conception intégrée assurent convivialité, sécurité et propreté, les concessions commerciales attirent une clientèle tant ferroviaire que urbaine.
- La promotion des terrains de la SNCB-Holding autour des gares participe au renouveau du quartier de la gare.

En matière d'informatique, le département ICT de la SNCB-Holding intervient à divers titres dans le domaine des investissements. En temps que prestataire de services (principalement des développements) il ne gère pas les budgets de ses clients (Infrabel, SNCB et divers services de la SNCB-Holding) mais doit veiller à la satisfaction de leurs besoins.

Il agit par contre directement comme investisseur pour mettre à disposition de l'ensemble du Groupe SNCB des ressources partagées, qu'il s'agisse de matériel (mainframe, réseaux de communication, etc.) ou de logiciels de base. A ce titre la SNCB-Holding a pour objectif de mettre à disposition du groupe une architecture robuste compatible avec les niveaux élevés de fiabilité requis pour l'exploitation ferroviaire et la gestion d'un grand groupe industriel et de service.

---

<sup>1</sup> Aspects intégrés dans le plan d'investissement d'Infrabel

## **2.4. L'approche stratégique de la SNCB**

La mission de la SNCB concerne :

- le transport de voyageurs et de marchandises par chemins de fer ;
- le transport de marchandises en général et les services de logistique y relatifs ;
- l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et le financement du matériel roulant ferroviaire.

Ces activités doivent contribuer à réaliser une politique de mobilité durable et à répondre aux besoins croissants de déplacement.

Afin de répondre aux exigences de son contrat de gestion, la SNCB s'engage dès lors à tout mettre en oeuvre pour transporter le plus de voyageurs possible sur le territoire belge et focalisera sa politique sur le transport rapide, ponctuel et de qualité. Dans le cadre de la gestion de ses activités elle cherche à diminuer les coûts, à améliorer l'efficacité et à augmenter la productivité.

Les grands projets réalisés par le Groupe SNCB pour contribuer à la réalisation de ces objectifs sont notamment le projet RER pour les transports suburbains autour de Bruxelles et l'achèvement des lignes à grande vitesse vers l'Allemagne et les Pays-Bas, où du matériel roulant spécifique est prévu.

Les lignes de force du plan pluriannuel d'investissement 2008-2012 sont la traduction des missions précitées et peuvent être résumées comme suit.

- L'augmentation de l'offre de capacité de transport en trafic voyageurs. En 2005, les besoins de matériel roulant à l'horizon 2008 et 2012 ont fait l'objet d'une analyse (Document CA 2005/74 du 01/07/2005) dans le cadre de laquelle on a examiné, des points de vue tant quantitatif que qualitatif, les besoins de matériel roulant nouveau et modernisé afin de pouvoir répondre à cet objectif. Sur la base de cette étude, du matériel nouveau – automotrices électriques pour le RER et pour le reste du réseau, voitures à double étage et locomotives électriques – sera acquis, ce qui permettra d'augmenter le nombre de places assises de plus de 15 % à l'horizon 2012.  
Une actualisation de cette étude (Document CD 2007/613 du 11 septembre 2007) montre que, compte tenu de l'évolution du trafic voyageurs constatée depuis lors, le manque de capacité en places assises pourrait être significativement plus important qu'initialement prévu. Parmi les options retenues, il y a non seulement le maintien des actuelles configurations des sièges dans les séries de matériel à rénover mais aussi l'accélération de la procédure d'acquisition de nouvelles automotrices.

- L'amélioration du confort, de la sécurité et des caractéristiques techniques du matériel roulant existant :
  - modernisation des automotrices électriques "AM 66-79" (notamment destinées au RER), des automotrices break et des automotrices quadruples ainsi que des voitures M5 et I6 ;
  - installation des équipements de bord GSM-R, GPS, ETCS, climatisation dans les postes de conduite des engins de traction ;
  - programmes continus d'adaptations de moindre ampleur aux voitures, aux automotrices, aux rames TGV et aux locomotives.
- L'acquisition de rames "V250" pour la future liaison à grande vitesse Bruxelles – Pays-Bas.
- La modernisation des ateliers et de leurs équipements, afin de les adapter aux besoins du trafic de trains et du matériel et de rendre ces outils plus performants et plus productifs, avec notamment la construction de deux nouveaux ateliers de traction, de postes d'entretien (technique) et d'installations de lavage de trains ("car-wash"), ainsi que l'aménagement de l'atelier central de wagons à Cuesmes pour la modernisation des voitures M5.
- L'amélioration de l'accueil des clients dans les gares.
- Les améliorations permanentes dans le domaine des technologies informatiques et de communication pour les besoins de, notamment, la gestion du trafic de trains, la gestion des ateliers, les activités commerciales en trafic voyageurs, la commercialisation et le suivi des envois en trafic marchandises.
- La réalisation, en commun avec SNCB Holding et Infrabel, du projet « ERP » (entreprise resource planning) en vue d'une meilleure gestion logistique, financière et administrative.

En juillet 2005, le Groupe SNCB s'est engagé à réduire la consommation d'énergie de ses bâtiments, ateliers et installations de 7,5 % pour 2012 par rapport à 2005.

A cet effet, il faut, en cas de nouvelle construction ou de rénovation des installations, examiner quelles améliorations sont technologiquement, économiquement et pratiquement réalisables au niveau de la consommation d'énergie future, dans le respect des normes de confort légales ou motivées et sans compromettre la qualité des services prestés.

Bien que la problématique des économies d'énergie ne fasse pas l'objet, au niveau des investissements, d'une approche spécifique par projets, de nombreuses décisions d'investissement de la SNCB ont également un impact sur la consommation d'énergie.

La problématique des économies d'énergie n'est pas liée aux seuls investissements. Néanmoins, de nombreux investissements du présent plan 2008-2012 contribueront à une réduction de la consommation d'énergie :

- la mise en service de nouveau matériel de traction permettra de mettre hors service du matériel plus ancien équipé de moteurs consommant nettement plus d'énergie ;
- dans le cadre de la rénovation ou de la nouvelle construction d'ateliers et de bâtiments de service, on sera attentif à la nécessité de limiter la consommation d'énergie, par des mesures au niveau du concept architectonique, l'utilisation judicieuse de matériaux d'isolation et autres, des installations efficaces de chauffage, d'éclairage et de climatisation, la concentration des activités, l'étude de l'optimisation de la consommation d'énergie dans les car-wash couverts et le remplacement d'outils et d'appareils vétustes consommant beaucoup d'énergie.

### **3. Sources et techniques de financement des investissements**

Les moyens financiers escomptés ont bien entendu, avec l'approche stratégique, conditionné de façon déterminante l'élaboration du plan. Dans certains cas les montants retenus constituent encore des hypothèses mais il s'agit de domaines pour lesquels on peut considérer que l'on dispose d'un niveau de garantie suffisant.

#### **3.1. Maîtrise de l'évolution de la dette**

La maîtrise de l'évolution de l'endettement constitue un des objectifs fondamentaux que les sociétés du Groupe SNCB se sont fixés et la rigueur dans le financement des investissements constitue un des moyens qui devra permettre d'atteindre cet objectif.

Cet approche se traduit concrètement par :

- une inscription du plan d'investissement dans les moyens financiers disponibles ou escomptés ;
- une limitation, voire l'abandon pour ce qui concerne Infrabel, du recours aux fonds propres même si, pour la SNCB et la SNCB-Holding, certains investissements n'entrant pas dans le cadre des missions de service public devront bien entendu être financés par des fonds propres ;
- le fait que des financements, ou plus généralement des cofinancements, par divers tiers, qu'ils soient publics ou privés, ne sont retenus que si des accords formels existent<sup>2</sup> ou ont, à tout le moins, une forte probabilité de se concrétiser.

#### **3.2. Unité monétaire utilisée**

D'une manière générale, et sauf indication contraire, les chiffres repris dans ce document sont exprimés en € de l'année 2008. Lorsqu'il est fait référence à des documents officiels reprenant des montants exprimés dans une autre unité, les deux chiffres sont mentionnés.

Les montants fixes au delà de 2008 sont également ramenés en €2008 en appliquant un taux de désindexation de 3 % par an<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Cette approche pourrait permettre, en cas d'intervention de tiers dans le financement de certains projets, de dégager des moyens financiers de l'enveloppe SPF pour d'autres projets

<sup>3</sup> Autrement dit, en prenant l'hypothèse d'une inflation de 3 % par an au delà de 2008

### **3.3. Alignement avec les plans et budgets précédents**

Les investissements réalisés actuellement par le Groupe SNCB s'inscrivent dans le cadre du plan 2005-2007 approuvé fin 2005 et décliné en budgets annuels. Le plan 2008-2012 est aligné sur ce plan et en particulier est cohérent avec l'exécution des budgets 2005 et 2006 et les prévisions les plus récentes pour les réalisations 2007.

Il faut ajouter que les budgets actuels d'Infrabel et de la SNCB-Holding prévoient déjà un report de dotation SPF de 2007 vers 2008, ces montants étant à considérer au même titre que des ressources financières utilisables pour le plan 2008-2012.

### **3.4. Dotation SPF pour investissement**

Il s'agit de la principale source de financement pour les investissements ferroviaires nécessaires à l'accomplissement des missions de service public. Les contrats de gestion des sociétés du Groupe SNCB stipulent que cette dotation évoluera comme suit entre 2008 et 2012.

Année	Milliers d'€2008
2008	1.203.456
2009	1.246.176
2010	1.288.989
2011	1.323.455
2012	1.366.457
Total	6.428.533

A cette dotation de base il faut ajouter 4,352<sup>4</sup> Mio €2008 en 2008 au profit de la SNCB afin de contribuer au financement de l'équipement ETCS du matériel roulant.

### **3.5. Fonds RER**

Le fonds RER a été conçu pour prendre en charge les travaux d'infrastructure nécessaires pour le RER de et autour de Bruxelles. Le montant total prévu pour ce fonds est de 2.174 Mio €2008 (1.612 Mio €2001). Conformément aux contrats de gestion, une partie du fonds peut être consacrée à la modernisation d'automotrices utilisées pour une première phase de mise en exploitation du RER.

Sur base des charges déjà comptabilisées et des prévisions budgétaires les plus récentes (amendement du budget d'investissement 2007) 410 Mio €2008 de ce fonds auront été utilisés fin 2007 (dont 71 Mio €2008 pour la modernisation d'automotrices).

---

<sup>4</sup> Sans tenir compte de 364 k€ pour l'allocation en 2008 de l'indexation de la compensation de ces charges en 2007.

Pour autant que ce fonds continue d'être alimenté selon les mécanismes prévus et les hypothèses retenues en matière d'indexation, il permettra de réaliser les infrastructures, les gares et la modernisation d'automotrices selon le planning retenu.

Cependant, indépendamment de la disponibilité des moyens financiers, l'application des règles de répartition des investissements entre les Régions Flamande et Wallonne conditionne le planning des travaux du RER.

### **3.6. Emprunt pour l'achèvement du TGV**

Le 9 octobre 2006, l'Etat, la SNCB-Holding et Infrabel ont conclu un contrat relatif à l'achèvement par le Groupe SNCB des infrastructures grande vitesse de frontière à frontière (lignes, gares et parkings) et au financement de ces travaux.

La SNCB-Holding empruntera les montants nécessaires afin de :

- financer les travaux qui sont de son ressort (gares et parkings) pour un montant de 69,2 Mio € courants ;
- mettre à disposition d'Infrabel, via une augmentation de capital, les moyens financiers nécessaires à la réalisation de sa part des travaux pour un montant de 205,4 Mio € courants.

Remarque : les montants cités ici s'étalent sur une période plus large que celle couverte par le plan 2008-2012. Les montants spécifiques pour la période 2008-2012 sont détaillés dans les tableaux financiers.

Pour couvrir les charges de cet emprunt, la SNCB-Holding recevra de l'Etat une dotation spécifique dont les montants pour les années 2008 à 2012 sont repris dans le tableau ci-dessous.

Années	Milliers d'€2008
2008	13.463
2009	16.088
2010	15.620
2011	15.165
2012	14.723
Total :	75.059

### **3.7. Accélération de certains projets - Préfinancement**

Dans le cadre de l'élaboration des plans précédents, la limitation des ressources financières provenant des dotations SPF a amené l'ex SNCB à rechercher, principalement à la demande des 3 Régions, des solutions alternatives afin de pouvoir néanmoins réaliser un certain nombre d'investissements considérés comme prioritaires.

Les Régions, intéressées par l'accélération de leur exécution, interviendront dans le paiement des charges d'intérêt liées au préfinancement des projets suivants :

- modernisation de l'axe 3 Bruxelles – Luxembourg (partie « localisée ») ;
- construction d'un parking à Louvain-La-Neuve ;
- desserte ferroviaire de l'aéroport de Gosselies ;
- construction du « Liefkenshoekspoorverbinding » sous l'Escaut dans le port d'Anvers ;
- modernisation des infrastructures ferroviaires du port de Zeebrugge ;
- raccordement ferroviaire du port de Bruxelles.

Deux formules distinctes de préfinancement ont été prévues :

- le financement par des tiers via la formule PPP (partenariat public- privé) ;
- le préfinancement par des emprunts contractés par la SNCB-Holding.

Le projet « Liefkenshoekspoorverbinding » fera l'objet d'un financement par un PPP tandis que les autres projets seront financés par des emprunts contractés par la SNCB-Holding.

Des accords ont déjà été conclus le 5 décembre 2006 entre le Gouvernement Fédéral, les 3 Régions, la SNCB-Holding et Infrabel pour régler les modalités de financement de 3 de ces projets, à savoir la modernisation de l'axe 3 Bruxelles- Luxembourg, la modernisation des infrastructures ferroviaires du port de Zeebrugge et le raccordement ferroviaire du port de Bruxelles.

Des montants seront prélevés des futures dotations SPF dont il est question ci-dessus (voir § 3.4) pour contribuer à couvrir les redevances de disponibilité du PPP « Liefkenshoekspoorverbinding » (coûts qui seront étalés sur plusieurs décennies) et les charges financières des emprunts contractés par la SNCB-Holding. Pour la période 2008-2012 les prélèvements évolueront comme suit.

Année	Milliers €2008
2008	30.140
2009	60.280
2010	90.420
2011	120.560
2012	150.700
Total :	452.100

Remarque : ces montants comprennent aussi des prélèvements destinés au financement classique (donc hors emprunt) de certains investissements de modernisation de l'axe 3 Bruxelles- Luxembourg (partie « délocalisée »).

De tels prélèvements sur les dotations se poursuivront au-delà de 2012 mais sans dépasser 151 Mio €2008 par an et en diminuant en fonction des charges résiduelles liées à ces financements spécifiques.

### **3.8. Financement du « Diabolo »**

Une partie du projet « Diabolo » de liaison de/vers l'aéroport de Bruxelles fera l'objet d'un financement par PPP. Il s'agit de la partie située entre l'aéroport et la ligne nouvelle le long de l'autoroute « E19 ».

Des montants seront prélevés prioritairement de la dotation d'investissement du SPF au profit d'Infrabel pour couvrir les charges des redevances de disponibilité de cette infrastructure (9 Mio €2008 par an, indexables et payables par Infrabel à partir de 2009 et pour une période de 35 ans).

La reconstitution du capital de cet investissement est principalement financée par une source externe au budget d'investissement, à savoir la redevance des voyageurs.

### **3.9. Financement du matériel RER**

Une première série de 95 automotrices destinées aux services RER autour de Bruxelles sera commandée par la SNCB. Le montant de cet investissement est estimé à 458 Mio € 2008.

Conformément à la décision prise par le Conseil des Ministres du 21/12/2006, cette acquisition fera l'objet d'un financement spécifique par l'Etat, celui-ci prenant en charge, pendant 30 ans, les annuités liées dues pour le leasing du matériel via la SNCB-Holding.

Année	Charges de financement	
	Milliers d'€courants	Milliers d'€2008
2008	4.500	4.500
2009	10.000	9.709
2010	15.000	14.139
2011	24.731	22.632
2012	24.731	21.973
Total :	78.962	72.953

Les montants repris dans ce tableau représentent les hypothèses actuelles, celles-ci devant être affinées sur base des contrats qui seront conclus.

### **3.10. Fonds propres**

Les fonds propres sont utilisés pour des investissements en dehors des missions de service public (TGV, marchandises, concessions, etc.). Il convient de souligner que, afin de maîtriser leur dette, les 3 sociétés du Groupe veillent à limiter au strict nécessaire, voire pour ce qui concerne Infrabel abandonner, le recours au financement par des fonds propres.

Pour la période 2008-2012 la SNCB envisage 340 Mio € de financement par fonds propres et la SNCB-Holding 53 Mio €

### **3.11. Autres sources de financement**

Le groupe SNCB peut dans certains secteurs avoir recours à d'autres financements que ceux mentionnés ci-dessus mais il s'agit bien souvent d'interventions relativement limitées si on les compare au coût complet des projets concernés.

#### **3.11.1. Union Européenne**

Le groupe SNCB peut accéder à certaines sources de financement de l'Union Européenne (MIP<sup>5</sup> 2007-2013, Feder, etc.) principalement dans le cadre du soutien au développement des grands réseaux européens de transport (notamment de fret) et à l'amélioration de l'interopérabilité, en particulier le déploiement du système ETCS-ERTMS. Les montants retenus pour le plan 2008-2012 correspondent à des crédits d'investissement déjà approuvés par la Commission ou pour lesquels nous considérons disposer des garanties suffisantes. Ils concernent essentiellement la SNCB et Infrabel.

Société	Nature de l'investissement	Mio €2008
SNCB	Equipement ETCS du matériel roulant	14,2
Infrabel	Equipement ETCS	30,5
(Total : 75,1)	Projets TGV (TGV pur & mixte)	5,2
	Autres projets dont la modernisation de l'Axe3 Bruxelles-Luxembourg, le deuxième accès au port d'Anvers, l'Ijzeren Rijn.	39,3

<sup>5</sup> "Multi-annual Indicative Programme"

### **3.11.2. Tiers et autres**

Il arrive que certains tiers, publics ou privés, soient intéressés par le financement ou le cofinancement d'investissements réalisés par le groupe. Des cas typiques concernent les parkings<sup>6</sup>, les concessions dans les gares, des aménagements de voirie lors de travaux d'infrastructure, etc. Sauf pour les cas où des conventions sont déjà conclues avec des tiers ou en bonne voie de l'être, ni les projets ni les financements correspondants ne sont repris dans le plan. Le cas échéant, si des opportunités se présentent, ces éléments seront ajoutés lors des amendements du plan sans influencer les autres éléments étant donné que leur financement sera assuré.

Le projet « e-ticketing » est repris pour mémoire dans le plan d'investissement de la SNCB. L'investissement pour ce projet est provisoirement estimé à 48,3 Mio € et le planning doit encore être étudié.

Il faut aussi remarquer que le plan comporte l'engagement pour la SNCB-Holding d'un paiement à Infrabel après 2012 d'une part du CLI de Gent même si sa construction est entamée, voire achevée, avant cette échéance.

### **3.12. Mécanisme du Fonds des Investissements Ferroviaires**

Les dotations SPF de base sont spécifiées année par année mais les Contrats de Gestion permettent de dissocier partiellement l'allocation de ces dotations de leur utilisation effective. Le Gouvernement a par ailleurs décidé en octobre 2006 la création d'un « Fonds des Investissements Ferroviaires » alimenté par le solde des dotations non investies, utilisable l'année suivante et consolidé avec les comptes de l'État. Les versements dans ce fonds et les retraits permettent une certaine souplesse dans la gestion des ressources financières destinées aux investissements.

Les moyens versés dans le fonds sont remis à disposition de la société dont ils proviennent à partir de l'exercice budgétaire suivant l'année des versements.

### **3.13. Planification des projets et planning financier**

La planification des projets représente la traduction des objectifs et des priorités définis par l'entreprise et constitue l'instrument de pilotage des investissements. Concrètement le planning des projets fournit aux responsables techniques, projet par projet et année par année, les plafonds de dépenses autorisées.

---

<sup>6</sup> Dans ce domaine, la SNCB-Holding prévoit un financement par des tiers de 16 Mio €

L'expérience de ces dernières années démontre cependant que, même lorsque tous les moyens sont mis en œuvre pour réaliser les investissements selon le planning défini, divers aléas entraînent inévitablement des retards dans l'exécution.

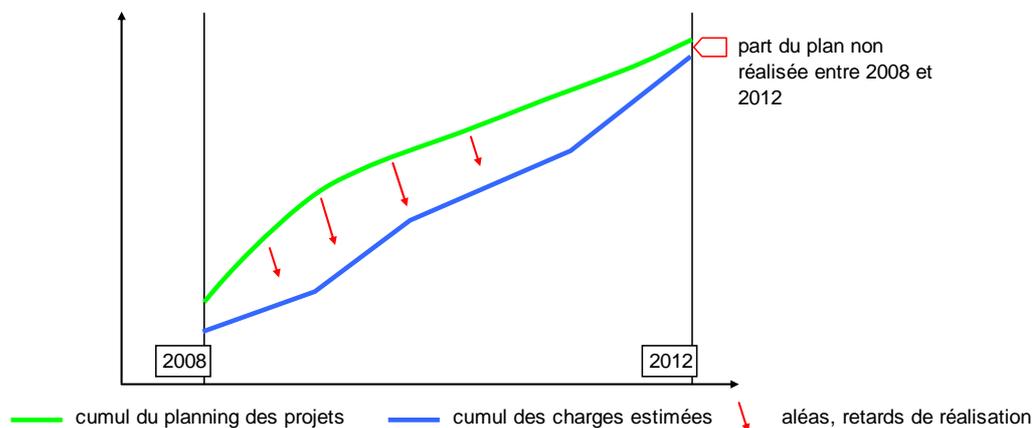
C'est la raison pour laquelle le planning financier, donnant les prévisions globales de charges année par année, n'est pas simplement la somme des plafonds de dépenses autorisées pour l'ensemble des projets. Le planning financier tient compte des aléas potentiels dans l'exécution et est donc légèrement décalé dans le temps par rapport au planning des projets.

L'écart entre le planning des projets et le planning financier dépend fondamentalement de la nature des projets car les risques de retard sont tout à fait différents. On ne peut en effet adopter la même approche pour des développements informatiques, des acquisitions de matériel roulant et des extensions d'infrastructures. Si des retards peuvent être dus à des problèmes techniques ou de capacité de production, on constate que les principales causes de retards sont à rechercher dans le domaine administratif (par exemple l'obtention de permis de bâtir) et concernent donc plutôt les grands travaux d'infrastructures ou les grands projets pour les gares ou les parkings.

La décision de créer une distinction entre le planning des projets et le planning financier a été prise par le Comité d'Investissement qui a cependant souligné que cette nouvelle approche ne pouvait être à l'origine de dépassements des ressources budgétaires.

A cause de la nature des projets qu'elle gère, la SNCB a par ailleurs décidé de ne pas faire de distinction entre ces deux notions.

Le graphique ci-dessous illustre la différence entre ces deux concepts.



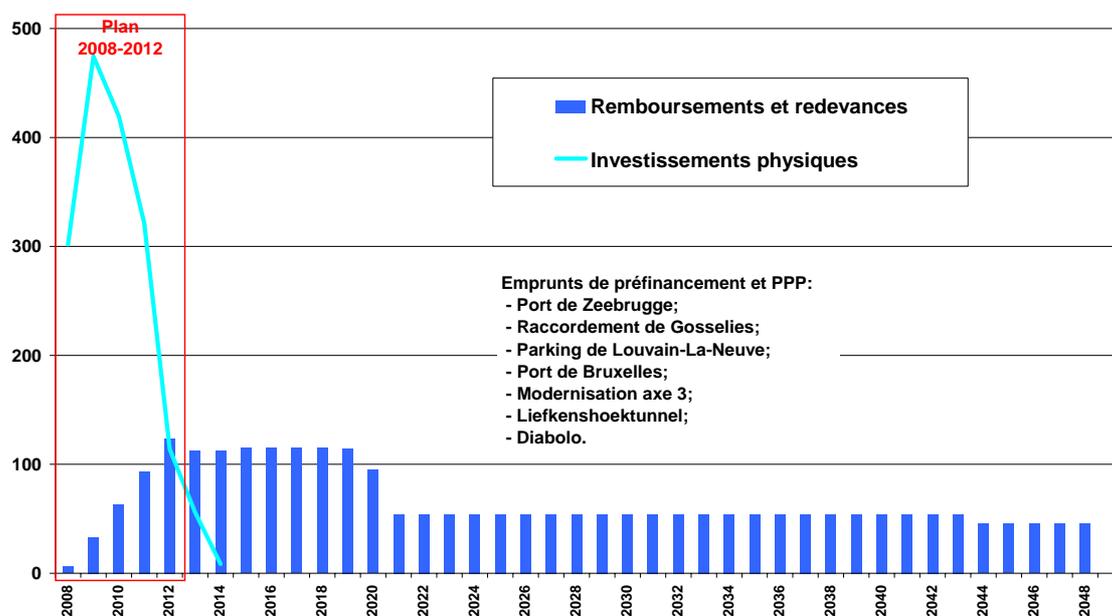
Les charges cumulées (qui doivent entrer dans l'enveloppe des ressources financières) peuvent être en retard sur le planning des projets et il peut aussi subsister, en fin de période, une partie du plan qui, suite à des retards significatifs, n'aura pu être réalisée.

## 4. Particularités du plan

### 4.1. Désynchronisation entre le planning financier et les ressources

Une des caractéristiques techniques de ce plan réside dans l'importante désynchronisation entre les ressources financières affectées par le groupe SNCB aux investissements et la valeur des investissements physiques qui seront réalisés.

La volonté des 3 Régions d'accélérer certains projets avait déjà été exprimée lors de l'élaboration du plan 2001-2012 et elle se traduit pleinement dans ce plan via les PPP et les emprunts spécifiques de préfinancement. Le graphique ci-dessous, donnant d'une part les montants investis pour la réalisation des travaux et d'autre part les charges d'investissement enregistrées par le Groupe SNCB pour l'ensemble des projets dont il est question aux § 3.7 et 3.8, illustre bien cette situation.



Cette désynchronisation est encore renforcée par le financement par emprunt de l'achèvement du TGV et le financement indirect (leasing) du matériel roulant RER.

## **4.2. La marque de grands projets**

Alors que les plans précédents avaient été fortement marqués par la construction d'un réseau à grande vitesse qui est en passe de se terminer, le plan 2008-2012 est nettement orienté vers une amélioration du service intérieur (tant marchandises que voyageurs) et sera marqué principalement par :

- la place importante accordée au RER tant en ce qui concerne le matériel que les infrastructures ;
- l'amélioration fondamentale ou la construction d'infrastructures de base (axe 3 Bruxelles- Luxembourg, « Diabolo », parkings, etc.) ;
- le lancement de grands projets en Région Flamande pour améliorer la desserte du port d'Anvers (« Liefkenshoekspoorverbinding », « Ijzeren Rijn », second accès au port) ;
- la finalisation des grands projets de rénovation de gares (Anvers, Liège, Charleroi, Mons, Brugge...).

## **4.3. Contraintes liées à la répartition entre Régions**

Le Groupe SNCB est tenu de respecter une clé de répartition de 60% / 40% pour le financement des investissements localisés dans les Régions Flamande et Wallonne.

Cette imposition est particulièrement contraignante pour le plan 2008-2012 étant donné les distorsions importantes entre Régions dues aux mécanismes de préfinancement, au projet RER et à la réalisation d'autres très grands projets d'infrastructure<sup>7</sup>.

Les problèmes posés par l'application au plan 2008-2012 des modalités actuelles en matière de répartition entre Régions sont les suivants :

- il est nécessaire de freiner fortement le développement du réseau RER en Région Wallonne (tronçon Braine- Nivelles) et par voie de conséquence sur la partie des lignes 124 et 161 située en Région Flamande ;
- le niveau important des prélèvements à comptabiliser à charge de la Région Flamande pour assumer les charges des travaux préfinancés entamera sérieusement ses capacités d'investissements pour les grands projets envisagés (notamment pour le port d'Anvers) ;
- le risque est non négligeable de devoir arrêter des chantiers avant la fin d'une année pour compenser des aléas sur d'autres chantiers.

---

<sup>7</sup> Les projets grande vitesse qui occupaient une place importante dans les plans précédents étaient en grande partie délocalisés

## **5. Planning des projets**

Ce chapitre est consacré à la description du planning des projets d'investissements programmés dans la période 2008-2012. Le planning financier qui en découle (comme expliqué au § 3.13) et l'ensemble des flux financiers qui peuvent être fortement désynchronisés sont décrits dans le chapitre 6.

Il convient de rappeler que, pour la SNCB, à cause de la nature de ses investissements, le planning des projets et le planning financier sont identiques.

### **5.1. Cohérence de l'ensemble du plan**

L'établissement d'une « proposition commune harmonisée » en matière d'investissements, telle que demandée par les contrats de gestion, est une tâche requérant une coordination forte et une recherche permanente du consensus entre les différentes sociétés, avec pour objectifs de :

- soutenir la stratégie globale du groupe ;
- veiller à l'utilisation optimale des dotations publiques ;
- assurer un fonctionnement opérationnel correct ;
- s'assurer du respect des plafonds globaux ;
- s'assurer de la répartition régionale globale des crédits.

Le présent plan d'investissement, fruit de cette coordination, se présente comme l'aboutissement des délicats arbitrages intervenus dans un grand nombre de domaines au sein du Comité d'Investissement. Loin de dresser une liste exhaustive des domaines pour lesquels une coordination a été nécessaire, nous n'en aborderons ci-dessous que les plus significatifs.

#### **5.1.1. Aspects généraux**

Globalement, le financement des projets présentés dans le plan est assuré, dès lors que l'Etat assure le versement des dotations publiques mentionnées dans les contrats de gestion. De facto, la répartition de la dotation SPF globale entre les sociétés est déterminée.

D'autre part, l'équilibre régional Flandre 60% / Wallonie 40 % a pu être respecté sur l'ensemble du plan grâce à une coordination très forte et à des contacts permanents entre les responsables d'Infrabel et de la SNCB-Holding<sup>8</sup> siégeant au Comité d'Investissement.

---

<sup>8</sup> La SNCB n'a pas d'investissement entrant en ligne de compte pour le calcul de la clé de répartition régionale

## **5.1.2. Aspects opérationnels**

### **5.1.2.1 Accueil à la clientèle**

Pour les investissements relatifs aux gares (qu'elles soient classiques ou en relation avec les grands projets TGV et RER), la SNCB-Holding et Infrabel peuvent être amenées à se partager le rôle de maître d'ouvrage, en fonction de la nature des travaux.

Ainsi, sont du ressort de la SNCB-Holding : les travaux effectués au bâtiment de gare (y compris parfois, sous certaines conditions, les locaux techniques éventuellement présents dans le volume du bâtiment de gare, les locaux de service ou cabines de signalisation) et aux parkings. Sont par contre du ressort d'Infrabel : les travaux effectués au niveau des quais ou pour donner accès à ceux-ci<sup>9</sup>.

Il est rare que des travaux à charge d'une des deux sociétés ne s'accompagnent pas d'investissements complémentaires à réaliser par l'autre. Ces projets à financement mixte requièrent évidemment une grande coordination et une harmonisation afin de maximiser le rendement qualitatif des montants investis.

Par ailleurs, en matière de sécurisation de gares et points d'arrêt, le projet Malaga a été accordé entre les sociétés au sein d'un groupe de travail ad hoc.

### **5.1.2.2 Implémentation de nouvelles technologies : coordination technique nécessaire (GSM-R, ETCS)**

Dans ces nouveaux domaines, une coordination des plans d'investissements des sociétés du groupe doit permettre de synchroniser les plannings de mise en service des composants d'infrastructure, d'une part, et embarqués à bord du matériel roulant, d'autre part.

### **5.1.2.3 Développements ICT**

Le know how dans ce domaine est principalement détenu par la SNCB-Holding et son service H-ICT, représenté au Comité d'Investissement.

Suite aux contacts bilatéraux entre H-ICT et ses clients internes, des demandes de financement de projets ICT ont été introduites dans le plan d'investissement des trois sociétés, tenant compte bien évidemment des besoins exprimés, mais aussi des ressources disponibles chez H-ICT, tant au niveau humain que matériel, et du financement qui a pu être dégagé pour ces projets dans le cadre plus vaste du plan d'investissement dans son ensemble.

Signalons par ailleurs que le projet d'implémentation d'un « Enterprise Resource Planning » (ERP) requiert bien évidemment pour certains aspects une coordination entre les 3 sociétés, même si, à certains égards, le principe de subsidiarité ne manque pas de s'appliquer.

---

<sup>9</sup> Bordures de quai, revêtement de quai, auvents, petits abris de quai, marquises, tableaux des horaires de service, escalators, ascenseurs, couloirs sous voies, sonorisation

#### **5.1.2.4 Adéquation entre les infrastructures et le matériel roulant**

En marge et en préparation des réunions du Comité d'Investissement, des réunions de travail entre les sociétés ont permis de préciser les priorités des opérateurs en matière de développement de nouvelles capacités, en tenant compte notamment des marges de financement disponibles, dans le cadre des dotations publiques.

Parallèlement, une coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure et les services voyageurs de la SNCB a permis de synchroniser la planification de nouvelles capacités « Infrastructure » avec les programmes de mise en service de matériel roulant de la SNCB.

Exemple : le gestionnaire de l'infrastructure et la SNCB recherchent une adéquation entre, d'une part, les investissements en matériel roulant nouveau et, d'autre part, les investissements relatifs à la hauteur des quais dans la zone RER et à la capacité de transport aux deux bouts de la jonction Nord-Midi.

### **5.2. Présentation du programme physique**

Depuis quelques années l'ensemble des investissements du Groupe SNCB est suivi par projet. C'est donc cette subdivision qui a été privilégiée dans cette partie descriptive.

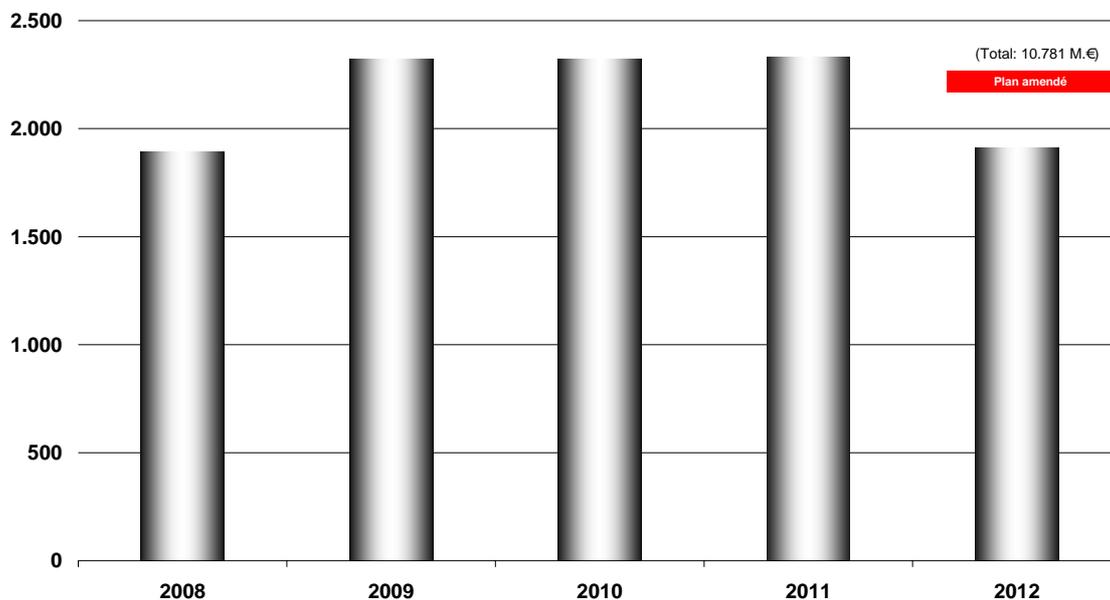
La description est présentée par société mais il faut savoir que, essentiellement pour les gares, un certain nombre de projets sont réalisés et financés conjointement par la SNCB-Holding et par Infrabel.

Certains investissements sont réalisés par une des sociétés du groupe au profit d'une autre société. Un cas typique est celui de développements informatiques réalisés par H-ICT, unité de la SNCB-Holding, pour la SNCB ou pour Infrabel. De tels investissements sont repris dans le plan de la société « cliente » (c'est-à-dire, dans l'exemple précité, la SNCB ou Infrabel).

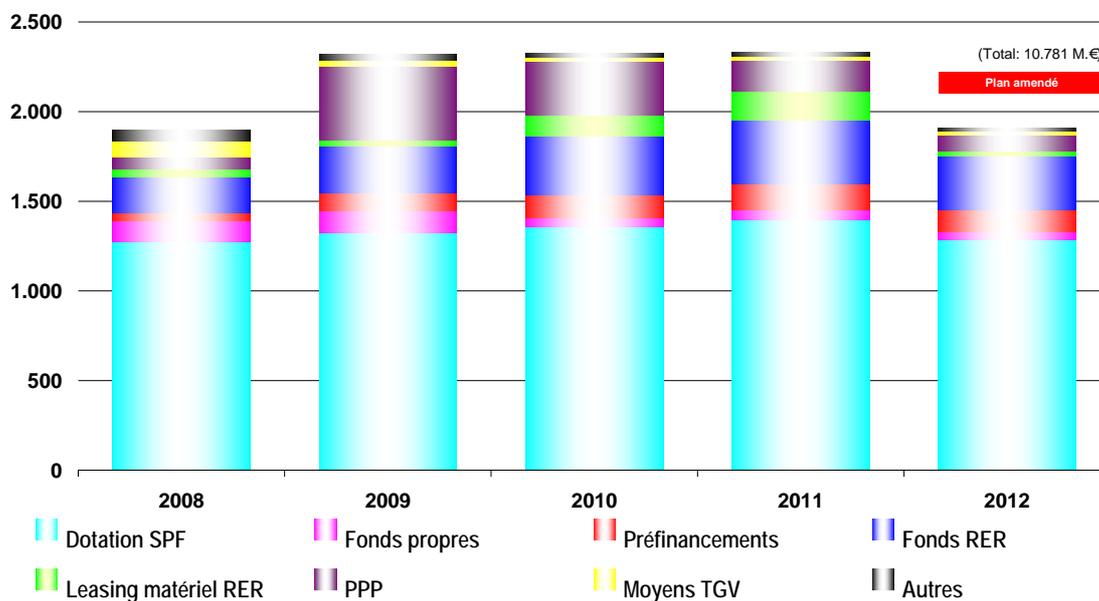
Les chiffres dont il est question dans ce chapitre sont repris en Annexe II où ils sont détaillés par projet, par société, par mode de financement et par année. Il s'agit des plafonds de charges autorisées, l'évaluation globale du volet financier étant abordée dans le chapitre 6.

### 5.3. Les principaux paramètres du plan

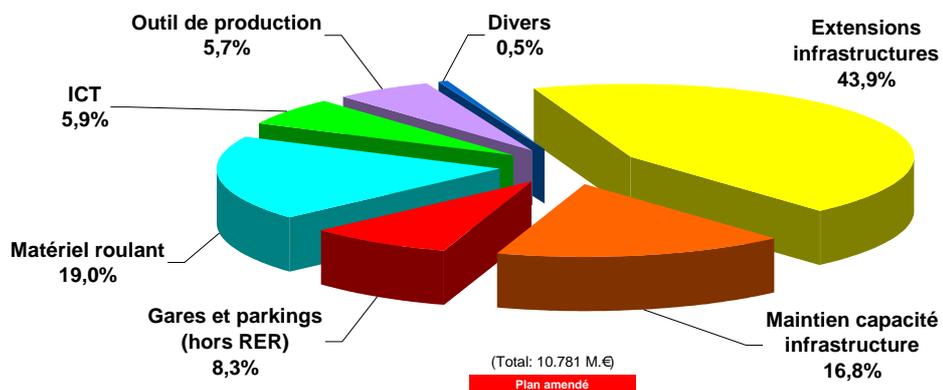
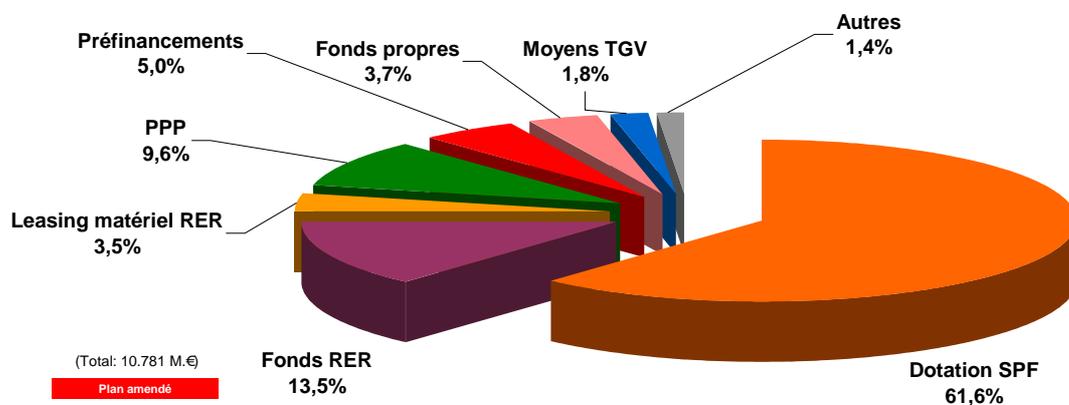
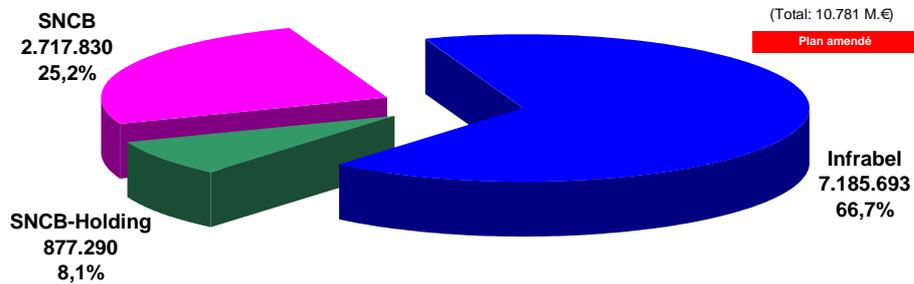
L'ensemble du planning des projets représente un montant de 10.781 Mio € se répartissant comme suit année par année.



Comme le montre le graphique ci-dessous, le niveau élevé en 2009-2010 est notamment dû aux investissements à charges des PPP et à l'acquisition du matériel RER.

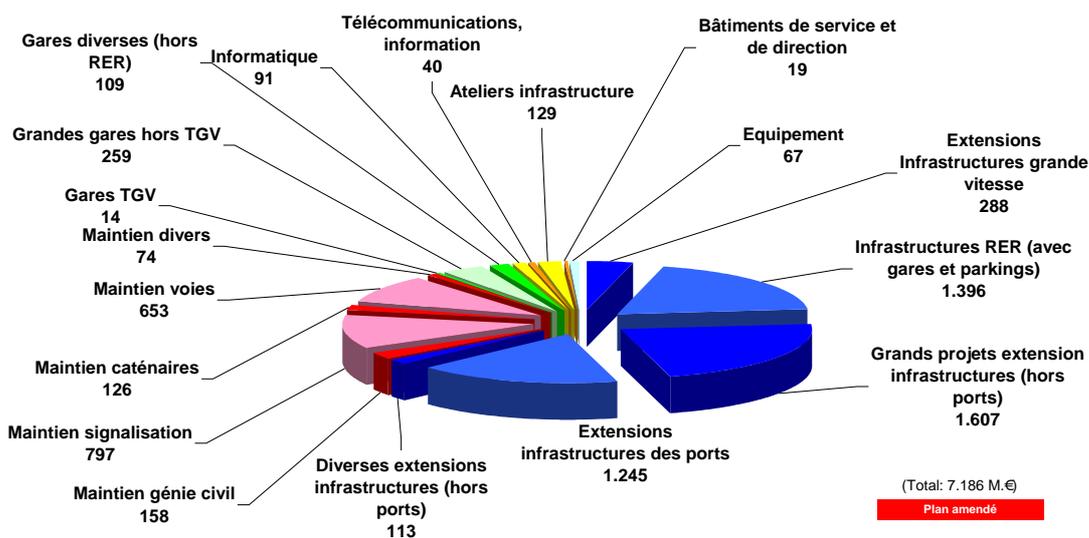


Les graphiques ci-dessous donnent la répartition de ce planning des projets par société, mode de financement et grande catégorie de projets. L'Annexe III fournit une répartition plus détaillée par catégorie de projets.



## 5.4. Projets d'Infrabel

Le graphique ci-dessous donne la répartition globale du planning des projets d'Infrabel, l'ensemble représentant 7.185,7 Mio €



Comme explicité précédemment, le plan pluriannuel 2008-2012 d'Infrabel a été établi compte tenu des moyens disponibles et des priorités considérées comme essentielles pour l'entreprise.

Les sources de financement alternatif et sources de financement assurées permettent de réaliser hors priorisation les travaux préfinancés et PPP, TGV et RER. Bien que tous ces projets ne soient pas soumis à un plafond annuel, leur coût total est bien plafonné.

### 5.4.1. Extensions infrastructures

Infrabel vise une accessibilité maximale du réseau ferroviaire. Elle veut mettre à disposition une infrastructure ferroviaire compétitive adaptée à la demande tant actuelle que future.

A cet effet, il faut concilier les desiderata des différents clients et la stabilité des horaires, ce qui peut imposer une extension de la capacité du réseau.

Parmi les projets d'extensions de l'infrastructure, il convient de mettre en évidence les 6 projets prioritaires faisant l'objet d'une technique de financement spécifique (préfinancement par PPP ou par emprunt).

#### **5.4.1.1 Extensions prioritaires préfinancées**

Les deux premiers projets ci-dessous font l'objet d'un financement (partiel) par PPP tandis que les quatre suivants sont financés par une augmentation de capital via des emprunts spécifiques contractés par la SNCB-Holding.

##### **5.4.1.1.1 Diabolo (projets 0109, 0119 et 0129)**

L'aéroport constitue un pôle en pleine extension situé par ailleurs dans une zone très sensible à la congestion routière. Le projet « Diabolo » de désenclavement de la gare de l'aéroport de Bruxelles-National permettra de desservir cette gare au départ d'un grand nombre de villes du pays.

Une des composantes du « Diabolo », à savoir la branche située entre la gare actuelle et l'autoroute E19, fera l'objet d'un financement par un PPP. La construction du lien entre Malines et Schaerbeek (ligne 25N) sera réalisée grâce à la dotation SPF.

##### **5.4.1.1.2 Liefkenshoek-spoorverbinding (projet 0056)**

Le but du projet est de réaliser la liaison entre la rive droite et la rive gauche de l'Escaut et permettre de transférer ainsi une grande partie du trafic container vers le Main Hub. Le Main Hub est la plaque tournante d'où partent la plupart des convois marchandises internationaux.

La part génie civil de ce projet sera financée par PPP tandis les travaux plus spécifiquement ferroviaires (voies, caténaires, signalisation,...) seront financés par la dotation SPF.

##### **5.4.1.1.3 Modernisation axe 3 Bruxelles – Luxembourg (projet 1227)**

Ce projet comporte d'importants travaux d'amélioration de l'infrastructure :

- qualité de la voie ;
- modernisation de la signalisation ;
- réélectrification ;
- renouvellement d'ouvrages d'art ;
- rectification de courbes ;
- rationalisation des grills des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle ;

afin de porter à 160 km/h la vitesse de la ligne partout où cela est valablement possible entre Bruxelles et Luxembourg. Les modes de financement retenus pour ce projet permettront d'assurer une exécution rapide des travaux.

##### **5.4.1.1.4 Gare de Gosselies (projet 0111)**

Le projet vise le raccordement au rail de l'aéroport de Gosselies qui constitue une opportunité majeure de développement économique pour la région de Charleroi. Le projet initial prévoyait une gare en cul-de-sac située le long de l'autoroute E42. Il est apparu que la faible attractivité d'une gare en cul-de-sac posait un problème de périmètre de la desserte. Un projet fournissant une réponse appropriée à cette question est en cours de développement au sein d'Infrabel et ce en totale collaboration avec le SNCB.

#### **5.4.1.1.5 Terminal ferroviaire du port de Bruxelles (projet 1223)**

Le but des travaux est d'améliorer les installations ferroviaires du port de Bruxelles dans la perspective d'y voir fonctionner un terminal ferroviaire.

#### **5.4.1.1.6 Port et formation de Zeebrugge (projets 1212 et 1213)**

Le but du projet est de doter le port de Zeebrugge des infrastructures ferroviaires permettant le développement prévu dans le plan stratégique du port, soit 7,4 millions de tonnes transportées annuellement par voie ferroviaire (voir aussi projets 1234 au § 5.4.1.5.3 et 1207 au § 5.4.1.5.4).

#### **5.4.1.2 Extensions infrastructures grande vitesse**

Le projet TGV constitue l'un des plus grands projets d'infrastructure ferroviaire qu'ait connu la Belgique.

Grâce à l'augmentation de capital TGV, les travaux couverts par ces sources de financement assurées et ne faisant pas l'objet d'un plafonnement annuel, peuvent être exécutés au plus haut rythme possible. Ces projets TGV spécifiques sont accompagnés de travaux connexes (travaux d'opportunité et de symbiose) qui sont intégrés dans la dynamique des chantiers TGV.

Comme le plan le montre, tous les travaux seront pratiquement terminés en 2008 excepté pour deux composantes.

##### **5.4.1.2.1 P6 - « Bypass Malines » (projet 0006)**

Ce projet consiste en l'établissement de deux voies de quai supplémentaires en gare de Malines, adaptées à une vitesse de passage de 160 km/h. Cela permet un passage optimal des trains TGV.

Ce projet se prolongera jusqu'en 2011-2012

##### **5.4.1.2.2 P8 - Passage du TGV au nord de Bruxelles (projet 0008)**

L'objectif du projet est d'optimiser des vitesses de passages sur les nouvelles infrastructures et de créer une bifurcation performante entre les lignes à grande vitesse vers le Nord et l'Est.

Ces travaux se prolongeront jusqu'en 2011-2012.

#### **5.4.1.3 Infrastructures RER**

Le projet RER a pour but d'attirer vers le train une part importante de navetteurs qui habitent dans un périmètre de 30 km autour de Bruxelles grâce à un accroissement de l'offre de transport suburbaine. Le projet RER contribuera à résoudre les problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles. Il constitue dès lors un défi majeur pour Infrabel

Grâce au fonds RER, les travaux couverts par ces sources de financement assurées et ne faisant pas l'objet d'un plafonnement annuel, peuvent être exécutés au plus haut rythme possible.

Cependant, une grande partie de ces travaux entrant dans le calcul de la clé de répartition entre Régions, ce projet est fondamentalement influencé par les modalités d'application retenues pour cette clé.

La mise en service des infrastructures pour le RER était prévue pour 2012 et son exploitation devait atteindre à ce moment ~ 50 % de l'offre globale de transport prévue. La problématique est complexe et du point de vue des investissements, trois éléments apparaissent comme pouvant avoir un impact sur cette échéance.

*1. La disponibilité du matériel roulant :*

Une solution ayant été trouvée pour le financement du matériel roulant (voir § 3.9), celui-ci ne conditionne plus le planning et la SNCB sera en mesure de mettre en service l'offre de transport prévue.

*2. Les procédures d'obtention des permis en Région de Bruxelles- Capitale :*

Infrabel estime que, suite au retard pris par les procédures administratives, l'achèvement des infrastructures en Région de Bruxelles- Capitale sera reporté de 3 à 4 ans.

*3. Les possibilités d'investissement en Wallonie (lignes 124 et 161) :*

Dans l'hypothèse du maintien actuel des modalités d'application de la clé régionale (donc sans fluctuation annuelle de la clé) il faut tenir compte d'un retard supplémentaire pour la réalisation des travaux sur la ligne 124 (tronçon Braine-Nivelles) en Wallonie.

La limitation la plus contraignante est donc due au retard des procédures à Bruxelles.

Une exploitation optimale des infrastructures pour le RER, notamment les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voies sur les lignes 124 et 161, ne peut bien entendu se concevoir sans une adaptation des infrastructures correspondantes à l'entrée de Bruxelles. Néanmoins, tout report sur les tronçons en Wallonie, en particulier sur la ligne 161, retardera d'autant la solution aux problèmes de saturation rencontrés déjà actuellement sur ces lignes.

Afin de limiter l'impact des mesures à prendre en Wallonie, Infrabel a concentré massivement les reports sur le tronçon sud de la ligne 124 (de Braine- Alliance à Nivelles).

Les travaux RER qui ont débuté en mars 2004 s'étendent désormais à de nombreux tronçons de ligne allant de la bifurcation de Louvain-La-Neuve à la gare de Bruxelles Schuman. Le rythme des travaux va culminer pendant la période 2008-2012.

Outre la courbe de Nossegem, mise en service en décembre 2005, les travaux d'infrastructure couvrent essentiellement :

- la mise à 4 voies des tronçons des lignes :
  - 50A entre Bruxelles et la bifurcation de Sint-Katharina Lombeek (Denderleeuw) (projet 0106) ;
  - 161 entre Bruxelles et Ottignies (projet 0101) ;
  - 124 entre Bruxelles et Nivelles (projet 0104) ;
- la construction du tunnel Schuman-Josaphat (projet 0012) ;
- les gares sur les lignes du futur réseau RER.

#### **5.4.1.4 Grands projets extension infrastructures (hors ports)**

##### **5.4.1.4.1 Ligne 25 – Aménagement à Duffel (projet 1216)**

Ce projet est lié aux projets TGV et consiste en la construction d'un nouveau pont sur la Nèthe dans le but d'augmenter la vitesse sur la ligne.

##### **5.4.1.4.2 Ligne 25 – Bypass et aménagement gare de Malines (projet 0108)**

Ce projet est également lié aux projets TGV et est prévu pour garantir une meilleure fluidité du trafic voyageurs et un passage plus rapide du TGV, par l'établissement de deux voies de quai supplémentaires.

##### **5.4.1.4.3 Schaarbeek phase 1 (projet 0008)**

Il s'agit d'importants travaux de voies au Nord de Bruxelles en vue d'accroître la capacité de plusieurs axes ferroviaires majeurs convergeant vers la capitale et qui sont liés au bon avancement du projet TGV (8<sup>e</sup> colonne).

##### **5.4.1.4.4 Charleroi-Sud (projet 1265)**

Electrification des voies de faisceau et des installations de voie en vue d'une amélioration de la régularité du trafic de trains et d'une augmentation de la vitesse de passage.

##### **5.4.1.4.5 Monceau-formation, freins de voies (projet 1229)**

L'état des freins de voies de Monceau nécessite leur renouvellement pour préserver la sécurité de fonctionnement.

##### **5.4.1.4.6 Ligne 130A – renforcement (projet 1263)**

Les ponts de la ligne 130A sont en fin de vie et sont renouvelés en profitant de l'occasion pour permettre le passage de convois de 22,5 tonnes/essieu sans limitation de vitesse.

#### **5.4.1.4.7 Traversée de Namur (projet 1264)**

Séparation du trafic voyageurs et marchandises, ce qui donne lieu à une amélioration de la régularité du trafic et permet également une révision approfondie des grils des gares. Ces travaux donnent également lieu à une amélioration de la performance, grâce à l'augmentation de la vitesse dans la gare.

#### **5.4.1.4.8 Modernisation lignes 130 et 147 (projet 1228)**

Modernisation de la ligne 130, y compris l'établissement d'une troisième voie, et mise à double voie de la ligne 147, afin d'augmenter la vitesse et permettre ainsi une fluidité optimale du trafic marchandises.

#### **5.4.1.4.9 Ligne 50A – 3ème et 4ème voies (projet 1206)**

L'extension de la capacité de la ligne ferroviaire entre Gand et Zeebrugge requiert l'établissement de deux voies supplémentaires entre Gand-Saint-Pierre et Bruges. Cela permettra en outre une augmentation de la vitesse des trains voyageurs sur ce trajet.

#### **5.4.1.4.10 Bifurcation Ledeborg-Melle et Schellebelle (projet 1218)**

La première phase de ce projet, à savoir entre autres le relèvement de la vitesse sur la ligne 50E constitue des travaux préliminaires indispensables au projet d'adaptation de la ligne 50A à Gent-St-Pieters (projet 2068 décrit ci-dessous).

#### **5.4.1.4.11 Genk-Goederen (projet 1221)**

Extension des installations de voie de la gare à marchandises pour faire face à l'accroissement du trafic dans la zone industrielle de Genk-Zuid.

### **5.4.1.5 Extensions infrastructures des ports**

Ces projets s'ajoutent aux projets prioritaires préfinancés (Liefkenshoekspoorverbinding et Zeebrugge) décrits au § 5.4.1.1.

#### **5.4.1.5.1 Port d'Anvers (projets 1209, 1210 et 1211)**

Travaux d'extension sur la rive gauche et la rive droite. On prévoit un développement important du transport ferroviaire de et vers Anvers rive gauche, suite principalement à la construction du bassin Deurganck. Les travaux d'infrastructure nécessaires sont exécutés pour qu'on puisse faire face à l'accroissement du trafic sur la rive gauche.

#### **5.4.1.5.2 Port d'Anvers – 2ème accès (projet 0010)**

Il s'agit d'établir une deuxième ligne ferroviaire nouvelle reliant la gare de formation d'Anvers Nord au réseau ferroviaire à la hauteur de Lier, étant donné que la ligne 27A est pratiquement saturée.

#### **5.4.1.5.3 Zeebrugge Courbe Ter Doest (projet 1234)**

Projet directement lié aux travaux dans le port de Zeebrugge dans le cadre des projets 1212 et 1213 (§ 5.4.1.1.6).

#### **5.4.1.5.4 Ligne 51A – 3ème voie Bruges-Dudzele (projet 1207)**

Etablissement d'une troisième voie pour l'écoulement du courant de trafic dominant en direction de la Côte avant midi et en direction de l'intérieur du pays après midi.

#### **5.4.1.5.5 Gent Zeehaven (projet 1220)**

Projet d'amélioration des installations du port de Gand dont l'installation de triage

#### **5.4.1.6 Diverses extensions infrastructures**

Parmi les projets d'extensions, il convient également de mentionner :

- les travaux d'aménagement du grill de Mons ;
- les travaux d'aménagement des faisceaux d'accès de Gand-Saint-Pierre ;
- le projet de raccordement ferroviaire du terminal multimodal de Garocentre ;
- des études relatives aux nouvelles lignes wallonnes ;
- le port d'Ostende.

### **5.4.2. Maintien capacité infrastructure**

Infrabel vise une fiabilité maximale du réseau. Elle entend mettre à disposition une infrastructure ferroviaire compétitive. Le maintien des installations est une priorité absolue, et est nécessaire pour garantir la ponctualité des trains.

Le poste maintien de capacité dispose d'une enveloppe de 343 Mio €2008 garantie par le Contrat de Gestion. Cette rubrique comprend : le maintien classique, le TGV 3<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> colonnes, la concentration des cabines de signalisation, l'ETCS, les travaux aux passages à niveau,...

#### **5.4.2.1.1 ETCS (projet 1301)**

Installation du nouveau système européen de signalisation sur toutes les lignes principales du réseau. L'European Train Control System permet un contrôle permanent et total de la vitesse du train et inclut un dispositif d'arrêt qui réduit pratiquement le risque de franchissement de signal à zéro.

Le projet comprend aussi dans une première phase, l'équipement du réseau en TBL1+, système de signalisation reconnu par l'ERA et le SSICF depuis octobre 2007.

#### **5.4.2.1.2 Passages à niveau**

Réalisation des travaux prévus dans le plan stratégique relatif aux passages à niveau dont les objectifs en termes d'infrastructures sont les suivants.

- La suppression des passages à niveau : plus de 100 projets sont à l'étude dont une quarantaine en bonne voie (Arrêtés Royaux relatifs à la suppression déjà parus ou en traitement au Ministère de la Mobilité et des Transports). Il s'agit surtout de suppressions réalisées dans le cadre de la mise à 4 voies de la ligne 50A, de la construction du RER, de l'augmentation de vitesse de certaines lignes,...
- Une action spécifique pour réduire le nombre de passages à niveau de 3ème et 4ème catégories sur les lignes avec une vitesse supérieure à 70 km/h, soit par leur suppression, soit par leur requalification dans une catégorie supérieure. Fin 2005 on en comptait 126, fin 2006 il en restait 118. Fin 2008, une trentaine auront été requalifiés dans une catégorie supérieure.
- Des travaux d'amélioration de la sécurité (ajout de feux et/ou de barrières, aménagements spécifiques).

#### **5.4.2.1.3 Concentration des cabines de signalisation (projet 1299)**

Renouvellement des installations de signalisation des cabines de signalisation existantes par l'organisation de la régulation locale du trafic dans 31 cabines de signalisation desservies en permanence (et 11 cabines de signalisation à desserte locale pouvant être desservies à distance). Ce projet vise une amélioration de la sécurité, tandis que la régularité est améliorée grâce à une vue d'ensemble centrale sur la situation du trafic dans la zone d'action de la cabine de signalisation.

### **5.4.3. Gares et parkings (hors RER)**

Les gares et leurs abords sont la porte d'accès au train. Par conséquent, le voyageur doit bénéficier d'un accueil valable.

Remarque : pour certaines gares la description de la part des projets gérée par la SNCB-Holding fait l'objet du § 5.5.1.

#### **5.4.3.1 Gares TGV**

Les montants inscrits dans le plan concernent l'achèvement des deux grandes gares TGV d'Anvers (projet 0701) et de Liège (projet 0702).

### **5.4.3.2 Grandes gares (hors TGV)**

#### **5.4.3.2.1 Gare de Gand-Saint-Pierre (projet 2068)**

Etant donné qu'au cours des années, la gare de Gand-Saint-Pierre est devenue une des gares les plus importantes du réseau ferroviaire, une rénovation et une transformation s'imposaient. Le projet consiste en la rénovation (élargissement et allongement) des quais et du complexe des voies, avec une simplification importante du nombre actuel d'aiguillages, ce qui permet en outre des vitesses d'entrée et de sortie plus élevées (voir également projet 2268).

#### **5.4.3.2.2 Gare de Bruxelles-Midi (projet 2067)**

Les travaux de couverture sont poursuivis en gare de Bruxelles-Midi. La rénovation des quais est également poursuivie.

#### **5.4.3.2.3 Gare de Mons (projet 2082)**

Un nouvel aspect extérieur sera donné à la gare de Mons. L'accessibilité des quais sera optimisée par l'établissement d'une passerelle pour piétons entre la place de la gare et un nouveau parking.

### **5.4.3.3 Autres gares (hors RER)**

On investit également dans d'autres gares pour moderniser les quais et l'éclairage et améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Par un rehaussement des quais, on veut améliorer le confort des voyageurs qui montent dans les trains et en descendent.

Parmi les gares dans lesquelles des investissements importants sont prévus, on peut citer Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Jette, Etterbeek, Oostende, Dendermonde, Denderleeuw, Kortrijk, Zottegem, Gembloux, Liège-Palais sans oublier la finalisation des travaux aux quais à Namur, Charleroi-Sud, Leuven, Mechelen, Mol, Brugge, Aalst.

## **5.4.4. ICT**

### **5.4.4.1 Informatique**

#### **5.4.4.1.1 Informatisation (projets 4800, 4801, 4850, 4860, 4870 en 4899)**

L'informatisation d'Infrabel est vitale pour l'avenir de la société. Le plan stratégique d'informatisation a défini début 2007 les priorités en matière d'applications à développer. La plus grande application qui sera développée est le projet Mind<sup>3</sup>, un ERP (Enterprise Resource Planning) mis sur pied en même temps que les deux autres sociétés du Groupe. Ce dernier projet comprend également le projet SCM (Supply Chain Management). Le poste IT comprend également la gestion du parc informatique et bureautique d'Infrabel.

#### **5.4.4.2 Télécommunications, information**

##### **5.4.4.2.1 Projet « PIDAAS » (projet 1402)**

L'accueil des voyageurs implique également l'amélioration de l'information dans les gares. Ainsi, on continue d'investir dans le système d'annonce PIDAAS (Passengers Information Display and Audio Announcement System).

##### **5.4.4.2.2 GSM-R (project 4002)**

Mise en place d'un nouveau système de télécommunication, dénommé GSM-R (GSM for Railway). Grâce à ce réseau digital, tous les acteurs (signaleur, chef de gare, conducteur de train, etc.) pourront être en communication dans des conditions optimales, ce qui permettra d'augmenter la sécurité. A partir de 2007-2008, toutes les installations fixes seront opérationnelles.

#### **5.4.5. Outil de production**

##### **5.4.5.1 Ateliers infrastructure**

###### **5.4.5.1.1 LCI (projet 1601)**

Regroupement du personnel et d'outillages modernes dans un certain nombre de centres logistiques équipés de facilités sociales et adaptés aux besoins contemporains. L'évolution technologique donne lieu à l'introduction de nouvelles méthodes de travail. L'installation de magasins avec un stock réel donnera à ces centres un support logistique optimal.

###### **5.4.5.1.2 Autres investissements dans les ateliers**

Les autres projets ont pour objectifs de :

- moderniser les ateliers et leurs équipements ;
- finaliser le déménagement de l'atelier d'Etterbeek vers Schaerbeek en 2008 afin de permettre au FIF de valoriser la majorité des terrains du triangle d'Etterbeek.

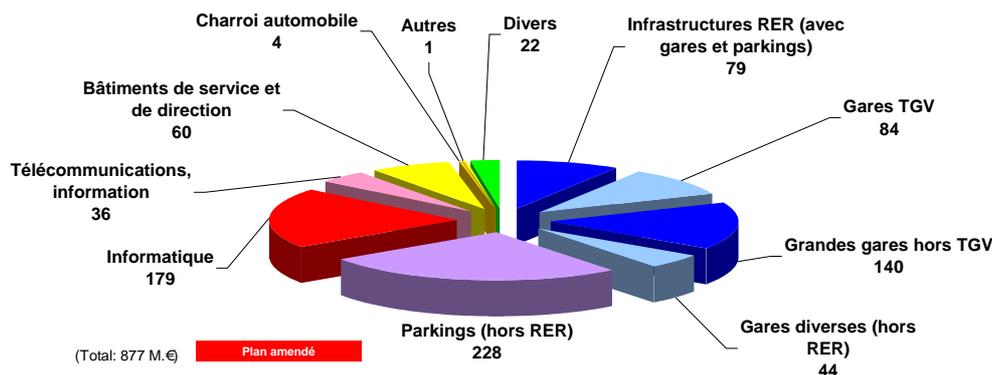
Les autres investissements pour l'outil de production concernent :

- les bâtiments de service Réseau et les bâtiments Infrastructure ;
- le renouvellement du parc automobile ;
- les engins spéciaux de la voie.

## 5.5. Projets de la SNCB-Holding

Sur base des missions assignées à la SNCB-Holding, ses investissements les plus importants se situent dans les domaines de l'accueil de la clientèle (gares et parkings) et de l'informatique.

Le graphique ci-dessous donne la répartition globale du planning des projets de la SNCB-Holding, l'ensemble représentant 877,3 Mio €



### 5.5.1. Accueil de la clientèle

L'accueil de la clientèle, principalement constitué des gares et des parkings, représente le poste le plus important du plan d'investissement de la SNCB-Holding.

La politique de la direction Patrimoine est résolument axée sur les gares et la poursuite des travaux entamés lors des plans pluriannuels antérieurs.

Les investissements projetés s'inscrivent dans des lignes de force précises :

- replacer les gares dans leur environnement urbain et en faire des lieux agréables et attractifs de passage parfaitement intégrés dans leur quartier ;
- ériger les gares en pôle d'interconnexion complète ;
- améliorer l'accessibilité de tous (intermodalité autos / piétons / vélos / bus – trains) y compris des personnes à mobilité réduite.

Remarques :

- du point de vue de la présentation il faut noter que la plupart des parkings sont décrits dans les projets par gare même s'ils font partie, au niveau du suivi, d'un projet spécifique (projet 2200) ;
- les investissements en rapport avec les quais et leurs accès sont à charge d'Infrabel même s'ils sont décrits dans cette partie. D'autre part certains travaux aux quais sont également décrits dans le § 5.4.3.

### **5.5.1.1 Aménagement des gares et parkings RER (projets 0711 à 0719)**

Toutes les gares et tous les points d'arrêt du RER seront rendus particulièrement fonctionnels et attractifs.

Un langage architectural sera mis en œuvre tout en respectant les éléments induits par les configurations géographiques et les demandes des différents services d'urbanisme régionaux.

L'accès à la gare intégrera son environnement au sens large : trottoirs et espaces pour piétons, y compris les PMR, accès et parages pour vélos et cycles, zones « Kiss and Ride », circulation et quai pour autobus, et voiries et parkings de longue durée pour voitures.

Chacun de nos voyageurs aura le sentiment qu'on lui a organisé une « rupture de charge » la plus harmonieuse possible.

Afin d'améliorer et d'accélérer l'accessibilité au train, les quais seront des « quais hauts ». Ils seront équipés de zones couvertes et confortables.

Des équipements modernes permettront d'offrir une sécurité optimale pendant toute la période de desserte des installations.

130 gares et points d'arrêt sont concernés par le RER.

### **5.5.1.2 Anvers- Central (projet 0701)**

Tous les problèmes en matière d'accueil des voyageurs seront résolus dans le cadre du projet de la jonction Nord-Sud : finition du rez-de-chaussée entre le bâtiment d'accueil et la Lange Kievitstraat, finition de l'entrée de la gare, ...

La Direction H-PA continue de traiter les travaux liés aux chantiers précités, avec principalement la rénovation et la restauration de l'ancienne structure existante du bâtiment de la gare et de plusieurs éléments originaux importants : consolidation des façades, remplacement de la toiture de la coupole en pierre et reconstruction de tours.

### **5.5.1.3 Liège- Guillemins (projet 0702)**

Achèvement des travaux de la nouvelle gare qui intègre toutes les fonctions attendues dans une gare moderne de statut international :

- intégration dans l'environnement urbain ;
- intermodalité y compris parking accessible à partir de l'autoroute ;
- concessions,...

#### **5.5.1.4 Gembloux (projet 2086)**

Ce projet comporte :

- Pour ce qui concerne le bâtiment : la construction d'une nouvelle gare adaptée aux exigences du trafic voyageurs actuel.
- Pour l'accès aux quais : une passerelle reliera la nouvelle gare et la Chaussée de Wavre. Cette passerelle comportera des escaliers, des escalators et des ascenseurs pour desservir les quais et les accès de part et d'autre des voies ferrées.

#### **5.5.1.5 Liège- Palais (projet 2085)**

Construction d'une nouvelle gare au dessus des voies en intégration avec les travaux d'extension du Palais de justice.

#### **5.5.1.6 Namur (projet 2081)**

Terminaison des travaux à la nouvelle gare en relation avec la valorisation de la dalle ferroviaire.

#### **5.5.1.7 Charleroi- Sud (projets 2083 et 2200)**

Poursuite des travaux de rénovation de la gare :

- modernisation de la dernière partie de la gare dans le secteur des concessions, l'accès intérieur vers le couloir sous voies côté Bruxelles, l'installation de la Police fédérale ;
- construction des ascenseurs dans le couloir sous voies côté Poste et modernisation des quais (abris- parapluies, abris fermés et revêtement) ;
- création de places de parking complémentaires (388 intérieures et 150 extérieures).

#### **5.5.1.8 Mons (projets 2082 et 2200)**

Le développement socio-économique de la Ville impose un réaménagement profond du site de la gare de Mons (32 hectares).

Le projet porte sur :

- la réalisation, à partir de la place Léopold, d'une passerelle réservée aux piétons et cyclistes jusqu'au site des Grands Prés avec accès aux quais de la gare ;
- l'aménagement d'un parking paysager d'une capacité de 800 places voitures et 500 places pour les deux roues, réservé aux utilisateurs du Chemin de Fer ;
- la rénovation des quais et du bâtiment des voyageurs.

#### **5.5.1.9 Enghien (projets 2005 et 2200)**

La gare doit être repensée au niveau de l'accueil de la clientèle et de l'accès aux personnes à mobilité réduite. Des extensions de parkings sont également à l'étude.

#### **5.5.1.10 Louvain (projets 2072 et 2200)**

Travaux en cours d'exécution :

- Restauration façade arrière du bâtiment de la gare.

Travaux prévus :

- Couverture des quais:
  - achèvement de la couverture du quai 8/9 + construction d'une marquise au-dessus de la voie 9 ;
  - renouvellement du revêtement des quais 4/5, 6/7 et 8/9 ;
  - prolongement de la passerelle au-dessus des voies marchandises côté Kessel-Lo ;
  - rénovation de l'ancien couloir sous voies côté Tirlemont.
- Bâtiment de la gare :
  - démantèlement total et rénovation de tous les espaces dans le bâtiment de la gare ;
  - construction d'une annexe avec les nouveaux sanitaires pour les voyageurs ;
  - construction de l'escalier et des rampes reliant la passerelle et la place Martelarenplein.
- Parkings :
  - le plan inclut la construction d'un parking dans la zone de Leuven-Noord ;
  - et l'acquisition d'un parking à l'arrière de la gare (Martelarenlaan, financé par le fonds RER).

#### **5.5.1.11 Malines (projets 2088 et 2200)**

Travaux prévus :

- couverture de 500 râteliers à vélos côté ateliers centraux (2007) ;
- établissement d'un parking supplémentaire sur le site des ateliers centraux (2008). Celui-ci comportera 160 places de parking pour voitures réservées aux voyageurs ;
- réaménagement du bâtiment de la gare et du bâtiment de service, la partie gare étant développée autour de la sortie du couloir sous voies ;
- élargissement du couloir sous voies ;

- installation d'escalators supplémentaires vers les quais "bas" ;
- construction d'ascenseurs donnant accès à tous les quais ;
- rénovation des quais et de leurs équipements ;
- intégration du bypass LGV prévu dans la gare ;
- aménagement d'un nouvel accès à part entière côté ateliers centraux avec extension des facilités de parcage.

#### **5.5.1.12 Gand- Saint- Pierre (projets 2068 et 2200)**

Poursuite de la rénovation de la gare :

- nouvelle marquise pour l'accès côté place Maria-Hendrika ;
- restauration des fresques.

En collaboration avec la Ville de Gand, De Lijn et la Communauté flamande, on élabore un projet comportant :

- une liaison directe entre la R4 et le parking souterrain;
- un parking souterrain pour 2 800 places (3 étages);
- une zone K&R et taxis souterraine à côté du parking;
- une zone K&R en plein air côté Sint-Denijslaan;
- deux abris à vélos : un à l'est et un à l'ouest de la gare;
- une station d'autobus couverte;
- une station de trams sous les voies;
- la configuration des voies dans la gare sera entièrement modifiée : les quais intermédiaires disparaîtront et les quais voyageurs seront élargis;
- les quais et les équipements des quais seront entièrement renouvelés;
- les quais seront accessibles par des escaliers fixes, des escalators montants et descendants et des ascenseurs;
- dans tout le complexe de la gare et aux abords de la gare, des facilités seront aménagées pour les voyageurs à mobilité réduite;
- il y aura une couverture intégrale des quais, complétée par des auvents individuels;
- l'actuel massif de terre sous les voies sera déblayé et un centre commercial sera aménagé sur l'entière superficie au-dessous des voies;
- les distances à pied entre les quais des trains, la station de trams, la station d'autobus, les zones K&R, le parking et les abris à vélos seront réduites au maximum;
- plusieurs bâtiments avec facilités de bureaux et d'habitations le long de la Fabiolalaan et sur la nouvelle place Sint-Denijs;
- établissement d'une liaison routière entre le parking souterrain et la ceinture R4;
- un bâtiment combiné CLI - bâtiment de service pour le personnel d'Infrabel, de la SNCB et de la SNCB-Holding.

Ce projet sera poursuivi après 2012 (prévision actuelle : 2015).

#### **5.5.1.13 Alost (projet 2200)**

Il s'agit d'un masterplan pour le réaménagement total des abords de la gare, avec l'aménagement d'un nouveau couloir sous voies.

Concrètement, il y aura une nouvelle station d'autobus à l'endroit de l'actuel bâtiment de service, un parking à étages et un projet d'habitations et de bureaux.

#### **5.5.1.14 Courtrai (projet 2074)**

Conformément aux orientations du masterplan "Stadsontwerp Kortrijk Stationsomgeving", le côté arrière de la gare de Courtrai sera aménagé de manière à le transformer en nouvelle façade à part entière.

La reconversion de l'accès existant au couloir sous voies comporte :

- une rampe d'accès couverte pour les handicapés ;
- un abri à vélos couvert de +/- 300 places sur la rampe ;
- un espace d'attente (place basse) sûr au niveau du couloir sous voies ;
- un escalier monumental ;
- une liaison directe entre l'arrêt d'autobus et le couloir sous voies ;
- une bonne intégration des couloirs sous voies existants sous la Minister Pieter Tacklaan et les voies ;
- dispositif pour l'installation d'un ascenseur.

#### **5.5.1.15 Roulers (projets 2003 et 2200)**

Les travaux envisagés concernent la reconversion des abords de la gare :

- parking provisoire sur l'ancienne cours à marchandises ;
- expropriations et démolition d'habitations ;
- parking souterrain ;
- rénovation de la gare (espace pour les voyageurs et zones commerciales) ;
- rehaussement des quais ;
- rénovation des ascenseurs et des escaliers roulants ;
- démolition partielle du viaduc.

#### **5.5.1.16 Ostende (projets 2054 et 2200, ainsi qu'une partie du 2003)**

Le concours architectural a pour objet la conception d'un projet de concours pour un parking à étages pour 600 à 700 voitures en gare d'Ostende.

A partir de ce parking à étages, on prévoit une passerelle ou un couloir sous voies donnant accès aux différents quais. Les équipements des quais seront totalement renouvelés.

Dans le parking à étages, il faut également intégrer un abri à vélos permettant de garer 750 à 800 vélos et 100 à 120 vélomoteurs.

Du côté de la place de la gare, il faut prévoir une zone commerciale pour les besoins des voyageurs. Cette zone commerciale doit être reliée à la place de la gare et à l'avant-quai couvert.

Le projet doit, sur les plans architectural et urbanistique, être intégré dans l'environnement existant. Dans ce cadre, il faut tenir compte des éléments importants que sont le bâtiment de la gare protégé, le pont « de Smet - de Nayer » protégé, la station de trams et d'autobus et la place de la gare.

#### **5.5.1.17 Bruxelles- Central (projet 2073)**

Achèvement des travaux à l'entresol et aux quais.

- Aménagement d'une zone commerciale avec une large promenade et une salle d'attente.
- Renouvellement d'escalators et d'ascenseurs.
- Rénovation des sanitaires publics.
- Réalisation d'une grande coupole pour bénéficier d'un éclairage naturel à l'entresol.
- Réalisation d'un accès supplémentaire direction Albertina.
- Réalisation d'un escalier fixe et d'un escalator supplémentaires sur chaque quai.
- Renouvellement intégral de l'installation technique.
- Revêtement esthétique des parois du tunnel.
- Installation d'une isolation acoustique pour améliorer l'audibilité.

#### **5.5.1.18 Bruxelles- Nord (projet 2071)**

Poursuite de la rénovation de la gare:

- Aménagement d'un travel-center.
- Rénovation des bureaux dans l'aile sud.
- Rénovation de la salle des guichets : revêtement du sol, plafond, parois, aménagement d'une food-court dans la zone SE; deux passages supplémentaires vers le CCN.
- Création de deux liaisons transversales reliant la salle des guichets aux couloirs sous voies nord et sud. Ces liaisons transversales seront commercialisées.
- Améliorer l'accessibilité de la gare et des quais.
- Rénovation des trois couloirs sous voies : revêtement du sol, revêtement des parois, plafond, éclairage et autres équipements; aménager comme concessions tous les espaces des deux côtés du couloir sous voies central.
- Transformer en espaces commerciaux la galerie couverte longeant l'esplanade d'accès sud.
- Rénovation des quais et de leurs équipements.
- Réaménager le sous-sol pour relocaliser les différents services et les locaux techniques d'ICT et aménager des remises pour les concessions, y compris le renouvellement des installations techniques et l'installation d'un contrôle d'accès.

#### **5.5.1.19 Bruxelles- Luxembourg (projet 2097)**

Les travaux prévus concernent :

- l'achèvement de la nouvelle gare : entrée principale côté rue de Trèves ;
- l'intégration dans le quartier européen ;
- la seconde phase du revêtement du mail.

#### **5.5.1.20 Etterbeek (projet 2093)**

Ce projet comporte :

- la construction d'un nouveau bâtiment de gare ;
- la recherche d'une intermodalité optimale avec la desserte du tram ;
- l'accessibilité des quais via ascenseurs et escalators.

#### **5.5.1.21 Bruxelles- National Aéroport (projet 2053)**

Dans le cadre du projet "Diabolo" les travaux suivants sont prévus :

- travaux préparatoires (e.a. assainissement du sol, travaux de consolidation des constructions de tunnel, déplacement de la cabine haute tension, travaux de démolition, etc.);
- travaux d'aménagement Diamant;
- extension de la gare : prolongement nord, prolongement sud (y compris ascenseurs et escaliers vers les quais allongés), aménagement et parachèvement de la salle et du bureau des guichets.

#### **5.5.1.22 Bruges (projets 2070 et 2200)**

Les travaux sont en cours d'exécution. Les quais seront entièrement renouvelés. On prévoit sur chaque quai des abris, des sièges d'ordre divers, un ascenseur, deux escalators et des escaliers fixes. Un auvent individuel (longueur 160 mètres) en verre et en acier est prévu pour chaque quai.

Les équipements techniques seront intégralement renouvelés (sonorisation, éclairage, signalisation, appareils d'annonce des trains, ...).

La largeur du tunnel voyageurs sera portée de 8 à 20 mètres, dont 12 mètres de passage libre pour les voyageurs et 8 mètres d'espace pour concessions d'un côté du couloir.

Pour chaque quai, on prévoit un ascenseur, deux escalators (montant et descendant) et un escalier fixe.

Une attention particulière sera accordée aux équipements spécifiques pour les aveugles et les personnes visuellement handicapées en prévoyant une ligne de guidage tactile dans le revêtement du sol.

Le bâtiment dit “Kamgebouw” est prévu sur le site de l’actuel parking côté Sint-Michiels. Le bâtiment sera réparti en trois parties, à savoir la partie centrale avec une nouvelle sortie de la gare et des bureaux pour les services de la SNCB; des deux côtés de la partie centrale, aussi bien côté Spoorwegstraat que côté Boeveriepoort, il y aura des ailes pour une promotion immobilière “bureaux”.

Sous le bâtiment dans son ensemble, on prévoit un parking souterrain en deux couches de construction : un abri pour vélos pour 1 150 vélos/vélocycles au niveau -1, un parking pour 800 voitures (500 pour les navetteurs et 300 pour la promotion immobilière) réparti sur les deux couches de construction.

#### **5.5.1.23 Autres projets (notamment 2000 à 2005)**

Les tableaux en annexe reprennent d’autres projets d’améliorations de l’accueil voyageurs et notamment des budgets significatifs pour les projets 2000 à 2005 couvrant une série d’investissements de moindre ampleur ou non encore entièrement définis dans l’ensemble des gares du réseau.

#### **5.5.1.24 Parkings (autres investissements du projet 2200)**

Ce projet regroupe l’ensemble des investissements pour les parkings dont certains ont déjà été présentés dans la partie relative aux gares. Les principaux travaux consistent :

- pour les parkings voitures :
  - en l’aménagement et/ou l’extension des parkings existants ;
  - en la construction de nouveaux parkings ;
  - en la sécurisation des parkings (clôture, éclairage, contrôle d'accès,...) ;
- pour les parkings 2-roues :
  - au remplacement (ou en l’installation) de râteliers vélos ;
  - en la construction d'abris pour les 2-roues ;
  - en l’installation de consignes pour vélos ;
  - en la sécurisation des dépôts vélos (clôture, éclairage, contrôle d'accès,...) ;
- en l’aménagement des abords des gares (« place de la gare ») si ceux-ci améliorent son accessibilité (voiries d'accès aux parkings, création de Kiss & Ride, parking courte durée,...).

En dehors de ceux décrits dans la partie relative aux gares, et parmi les investissements les plus importants prévus, il faut signaler le parking de Louvain La Neuve. Il s’agit de la construction d’un parking d’une capacité de 2.500 places, à l’usage des navetteurs et situé à proximité immédiate de cette gare tête de ligne du RER. Ce parking sera accessible directement à partir des routes régionales du Brabant wallon et de l’autoroute E411.

Des projets sont également prévus à Merelbeke, Lessines, Landen, Braine-Le-Comte, Huy, La Louvière, Opwijk et Tournai.

Des budgets sont par ailleurs inscrits dans le plan pour d'autres aménagements de parkings qui, soit représentent des investissements moins importants, soit ne sont pas encore entièrement définis.

### **5.5.2. Bâtiments de service et de direction**

Les investissements consistent à mettre à disposition du personnel du Groupe les locaux nécessaires en adéquation avec la restructuration et le RGPT (il s'agit des projets 2501 à 2506).

### **5.5.3. Informatique et télécommunications**

#### **5.5.3.1 Informatique de base (projets 4610 et 4699)**

Le principal projet, le projet 4610, concerne l'informatisation de la Direction Stratégie et Coordination dans son ensemble. Dans la période 2008-2012, on prévoit chaque année un montant de 14,3 Mio € à cet effet.

De ce montant, 6,5 Mio € sont prévus chaque année pour la maintenance de l'infrastructure informatique et l'acquisition des logiciels nécessaires. Il s'agit des investissements nécessaires pour le parc de serveurs (Windows et Sun Solaris), le réseau Hades dans son ensemble, le matériel et le logiciel du mainframe, les licences Oracle, les licences pour toutes sortes de paquets ERP,...

En outre, un montant annuel de 2,1 Mio € est budgétisé pour le développement du réseau IP de H-ICT. De plus en plus d'applications utilisent le réseau IP et son développement représentera des investissements importants dans les prochaines années.

Une autre partie concerne les investissements pour la sécurité des systèmes informatiques et des salles d'ordinateurs. A cet effet, on prévoit 2,4 Mio € par an.

Enfin, pour le développement de nouvelles applications, on prévoit un montant annuel de 3,3 Mio € à répartir entre les entités H-CS, H-CPS, H-ICT, H-SE et H-SA. Les développements les plus importants pour H-ICT dans les prochaines années sont : un système de suivi des commandes, une application pour la tenue à jour des stocks et une application pour la gestion des actifs.

En outre, H-ICT réalise des investissements dans le cadre du projet 4699. H-ICT achète le matériel informatique pour les équipements bureautiques de l'ensemble de la SNCB-Holding. A cet effet, un montant annuel de 1,2 Mio € est prévu.

### **5.5.3.2 Projets informatiques génériques (projets 4600, 4620, 4630 et 4650)**

A côté de ces éléments de base destinés à supporter l'informatique non seulement de la SNCB-Holding mais aussi de l'ensemble du Groupe SNCB, un certain nombre de projets sont destinés à couvrir les besoins spécifiques des différentes entités.

### **5.5.3.3 Projet Mind<sup>3</sup> et nouveau système de gestion HR (projets 4621 et 4631)**

L'introduction d'un ERP (Enterprise Resource Planning) pour Finances et d'un nouveau système de gestion pour HR est également programmée :

- Projet 4621 - ERP « Finances » (projet Mind<sup>3</sup>) ;
- Projet 4631 – Nouveau système de gestion « Human Resources ».

### **5.5.3.4 Malaga (projet 4003)**

Le projet Malaga (Moyens d'Acquisition Locale, d'Acheminement et Gestion d'Alarmes) fait partie intégrante du programme de sécurité global. Les objectifs principaux du projet Malaga sont :

- d'assurer la protection de l'infrastructure, du matériel roulant et du patrimoine des 3 sociétés ;
- de renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel ;

et ce compte tenu des besoins de sécurité spécifiques de la SNCB tels que la prévention des actes d'agression, l'endiguement des vols et infraction et la lutte contre le vandalisme.

Malaga se compose de 4 sous-projets :

1. transfert des alarmes liées à la sécurité vers le National Control Room ;
2. télégestion des coffres forts intelligents dans 250 points de vente et gestion des alarmes branchées sur ces coffres ;
3. sécurisation des points de vente au moyen d'installation d'alarmes infraction/hold-up (installation d'alarme silencieuse et de caméras dans les guichets) ;
4. enfin, subdivisé en deux sous-éléments :
  - équipement de caméras de surveillance dans 51 gares importantes et sensibles (2006-2010) ;
  - centralisation des images vidéo et des alarmes dans le National Control Room de Bruxelles et dans le Control Room d'Anvers (mars 2007), cette chambre de contrôle ayant comme tâche principale le traitement des alarmes liées à la sécurité et le traitement des images des caméras du groupe SNCB.

### **5.5.3.5 Télécommunications (projet 4001)**

Ce projet concerne principalement les équipements de téléphonie et de transmission de données (câblages structurés, réseaux, centraux, etc.).

### **5.5.4. Autres projets**

Parmi les autres investissements de la SNCB-Holding il faut signaler les deux projets suivants.

#### **5.5.4.1 Conservation du patrimoine historique ferroviaire (projet 9181)**

La conservation du patrimoine ferroviaire historique constitue une des missions de service public de la SNCB-Holding. Ce patrimoine est principalement constitué de matériel roulant.

Des montants importants sont inscrits dans ce plan mais un projet ambitieux de musée n'est cependant envisageable que moyennant l'appui financier de partenaires.

#### **5.5.4.2 Facility services (projets 5001 et 5002)**

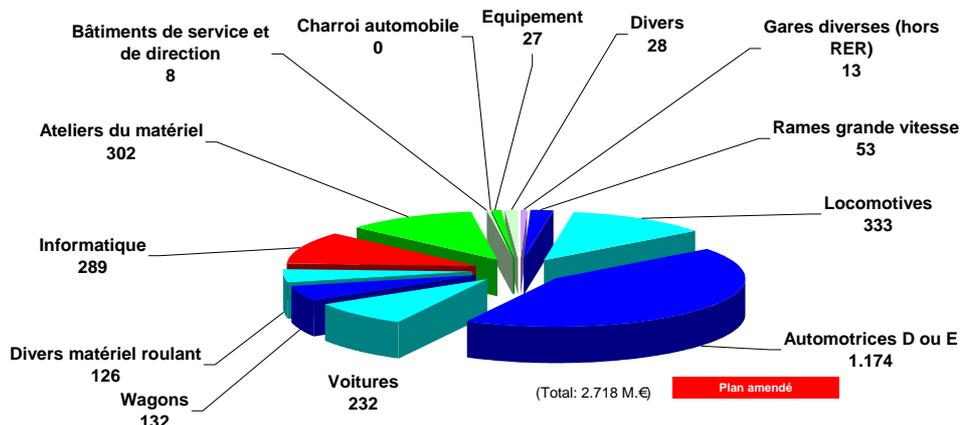
Les investissements programmés permettent :

- de moderniser les équipements et les outils de production (contrôles légaux, centres techniques H-PA, services de nettoyage,...) ;
- de pourvoir au remplacement du charroi automobile.

## 5.6. Projets de la SNCB

Le graphique ci-dessous donne la répartition globale du planning des projets de la SNCB, l'ensemble représentant 2.717,8 Mio €

Ce planning correspond par ailleurs en tous points au planning financier.



Les investissements de la SNCB sont énumérés ci-après par projet mais regroupés selon un classement thématique. Un certain nombre de projets constituent la poursuite de projets déjà entamés dans la période précédente du plan; d'autres se poursuivront après 2012; il y a également un certain nombre de projets "continus" ou collectifs qui consistent en des activités d'investissement de moindre envergure ou permanentes.

### 5.6.1. Acquisition de matériel roulant nouveau pour le trafic voyageurs intérieur

#### 5.6.1.1 Acquisition de 95 automotrices électriques pour le RER (projet 3002)

Le programme physique de ce projet pour la période 2008-2012 concerne la commande d'une première série de 95 automotrices électriques destinées au RER. Les livraisons sont prévues en 2010-2012. Par ailleurs, les frais d'étude du projet RER ont été regroupés sous le numéro de projet 3201.

Eu égard à la standardisation du matériel roulant, l'objectif est que cette série d'automotrices soit analogue aux deux autres séries d'automotrices qui seront commandées pendant la période du plan et qui sont reprises sous les numéros de projet suivants.

#### **5.6.1.2 Acquisition d'une deuxième et troisième séries d'automotrices électriques (projets 3003 et 3004)**

Ces automotrices sont techniquement analogues à celles destinées au RER (projet 3002); elles sont destinées à l'ensemble du réseau ferroviaire et les livraisons sont prévues à partir de 2012.

#### **5.6.1.3 Acquisition de trois séries d'au total voitures à double étage M6 (projets 3101-3103)**

Les livraisons de ces trois séries de, respectivement, 70, 90 et 50 voitures, commandées en 2004, 2006 et 2007, s'étaleront de 2006 à 2009. Il s'agit d'une extension de la commande initiale de 210 voitures et maintenant la série comporte également des voitures pilote (avec poste de conduite) en vue d'une exploitation plus souple.

#### **5.6.1.4 Acquisition de locomotives électriques (projets 3053 et 3054)**

On prévoit deux séries de respectivement 60 et 40 locomotives électriques. Ces locomotives sont nécessaires, compte tenu de l'extension du parc de voitures à double étage et également pour remplacer des locomotives plus anciennes à mettre hors service. Elles sont compatibles avec les voitures pilote des séries de voitures I11 et M6 double étage. La première série a été commandée fin 2006. Les livraisons sont prévues en 2009-2011.

### **5.6.2. Modernisation et divers travaux d'adaptation de matériel roulant pour le service voyageurs intérieur**

#### **5.6.2.1 Modernisation des automotrices électriques "66-79" (projet 3501)**

Ce projet a été lancé en 1997 et sera achevé en 2009. Ces automotrices seront utilisées dans la première phase du RER; à cet effet, des équipements supplémentaires spécifiques sont prévus à partir de 2007 (projet « Cityrail ») pour les 40 automotrices restant à moderniser. Une partie de ce projet est financée par le fonds RER.

#### **5.6.2.2 Autres projets de modernisation**

- Projet 3502 – modernisation des automotrices "Break";
- Projet 3503 – modernisation des automotrices quadruples;
- Projet 3602 – modernisation des voitures à double étage M5.

Ces projets ont pour but de donner à ce matériel roulant, au milieu de sa durée de vie prévue, une modernisation approfondie pour l'adapter aux normes de confort contemporaines et pour y apporter également des améliorations techniques. Les travaux ont lieu dans les ateliers de la SNCB. Les adaptations concernent notamment les sièges, une amélioration de l'éclairage et de la ventilation (pas de climatisation), un rafraîchissement de l'intérieur, le remplacement des fenêtres, des WC fermés, un

convertisseur basse tension. Pour les voitures M5, on opte en outre pour un nouveau concept des porte-bagages, des tablettes, du revêtement du sol et des parois, des portes extérieures et intérieures. Dans les automotrices (break et quadruples) des compartiments multifonctionnels seront aménagés.

- Projet 3000 – automotrices électriques – divers;
- Projet 3030 – autorails diesel – divers;
- Projet 3050 – locomotives électriques – divers;
- Projet 3100 – voitures – divers;
- Projet 3604 – voitures I6 – convertisseurs climatisation.

Ces projets concernent des modifications de moindre ampleur ou purement techniques étalées sur plusieurs années. Elles sont réalisées dans les ateliers de la SNCB.

### **5.6.3. Rames TGV**

#### **5.6.3.1 Acquisition de rames TGV “V250” (projet 3301)**

La SNCB acquiert trois rames pour le trafic sur la ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas.

#### **5.6.3.2 Travaux d'adaptation de matériel roulant et divers**

- Projet 3300 – TGV divers;
- Projet 3802 – modernisation Thalys;
- Projet 3899 – installation GSM-R et ETCS sur Thalys – ce projet est comparable aux projets 3997 et 3999 pour le matériel classique.

### **5.6.4. Matériel roulant pour le trafic marchandises et investissements divers B-Cargo**

#### **5.6.4.1 Locomotives diesel divers (projet 3080)**

Ce projet concerne des modifications de moindre ampleur ou purement techniques étalées sur plusieurs années et réalisées dans les ateliers de la SNCB.

#### **5.6.4.2 Wagons marchandises**

- Projet 3400 – wagons divers (entreprise);
- Projet 3401 – acquisition de 200 (+100) wagons Shmmns;
- Projet 3404 – acquisition de wagons de diverses catégories;
- Projet 3405 – acquisition de 200 wagons Shimmns ;
- Projet 3900 – transformation de wagons – divers.

### **5.6.4.3 Autres investissements**

- Projet 8100 – Rénovation de divers bâtiments de service;
- Projet 8200 – Equipements d'infrastructure de B-Cargo.

### **5.6.5. Autres adaptations du matériel de traction**

#### **5.6.5.1 Climatisation dans les postes de conduite (projet 3995)**

Une climatisation sera installée dans les postes de conduite des automotrices “break” et des locomotives séries 11, 12, 21 et 27, par les ateliers centraux de la SNCB à Malines et à Salzinnes, en vue d'un meilleur confort des conducteurs, ce qui contribuera à améliorer la sécurité du trafic. L'installation a lieu entre 2006-2011.

#### **5.6.5.2 Installation d'appareils GPS sur le matériel de traction (projet 3996 – ATLAS)**

Ces appareils permettent de suivre la localisation du matériel en temps réel, ce qui permet notamment une utilisation plus efficace du matériel, avec une possibilité d'économies sur les plans du personnel et du matériel. Le planning prévoit l'achèvement des installations pour 2010.

#### **5.6.5.3 GSM-R dans les engins de traction (projet 3997)**

Installation, pour 2010, du GSM-R dans tous les engins de traction restant en service après 2009. Il s'agit de l'équipement de bord du réseau radio digital futur installé par Infrabel sur le réseau et qui servira à la communication voix et données, notamment pour les applications GPS et ETCS. Ce système digital a été normalisé au niveau européen et répond ainsi aux conditions d'interopérabilité. De cette manière, il répond aux besoins de communication mobile dans les domaines du contrôle et de la sécurité du trafic des trains ainsi que de la sécurité du personnel concerné par les services des trains.

#### **5.6.5.4 ETCS sur le matériel roulant (projet 3999)**

Installation des équipements de bord du système de sécurité européen ETCS. Ce projet est lié au projet ERTMS/ETCS d'Infrabel, dans le cadre duquel les lignes ferroviaires sont équipées d'eurobalises et de RBC (Radio Block Centers – communication via GSM-R), en vue d'envoyer les euromessages transmettant les données des installations de signalisation au matériel de bord ETCS. Ce projet augmentera sensiblement la sécurité du trafic des trains, grâce aux caractéristiques techniques propres au système et à la diminution importante de l'impact des erreurs humaines. Le projet est réalisé par Infrabel en plusieurs phases, des transformations supplémentaires étant encore prévues après 2012 sur du matériel de traction ayant déjà subi une adaptation intermédiaire en fonction du plan de migration d'Infrabel.

## **5.6.6. Ateliers de la Direction Matériel**

### **5.6.6.1 Services centraux (projet 6100)**

Investissements pour le fonctionnement de la Direction centrale Matériel.

### **5.6.6.2 Investissements divers dans les ateliers (projets 6101 et 6102, 6201 à 6209, 6301 à 6306)**

Il s'agit de programmes continus ou "collectifs" relatifs à des investissements d'importance assez limitée et d'ordres divers dans les bâtiments, les équipements et les outillages des ateliers centraux de Malines, Salzennes, Gentbrugge et Cuesmes, les neuf ateliers de traction et leurs organes subordonnés, et les quatre ateliers wagons.

### **5.6.6.3 Nouveaux ateliers de traction près de Merelbeke (projet 6210) et à Angleur (projet 6211)**

De nouveaux ateliers de traction seront construits près de Merelbeke et à Angleur, dont l'achèvement est prévu après 2012.

### **5.6.6.4 Installations de car-wash (projets 6218, 6219, 6222, 6223 et 6229)**

6218 (AT Charleroi- Sud), 6219 (PE Ottignies), 6222 (PET Courtrai), 6223 (AT TGV Forest – Petite Ile), 6229 (PET Schaarbeek) : ces installations de car-wash couvertes d'un type amélioré permettent de nettoyer le matériel de manière plus efficace, avec un meilleur respect pour l'environnement et lors de températures plus basses.

### **5.6.6.5 Postes d'entretien (projets 6221 et 6227)**

De nouveaux postes d'entretien seront construits à Ottignies et Welkenraedt (organes subordonnés de l'atelier de Kinkempois).

### **5.6.6.6 Autres projets importants**

Quelques projets plus importants dans certains ateliers :

- AC Salzennes : 6104-6105 – achèvement des bancs d'essai de puissance pour le matériel diesel et électrique, et 6106 – Renouvellement voitures des trains de relevage;
- AT Charleroi : 6216 – faisceau de voies; 6217 – hall extérieur RER; 6225 – automatisation de la signalisation et de la commande des aiguillages;
- AT Schaarbeek : 6224 – voies intérieures de l'atelier;
- AT Kinkempois : 6226 – stand d'entretien polyvalent dans le PET Liers.

## **5.6.7. ICT – Projets spécifiques pour la SNCB**

### **5.6.7.1 ERP**

Le projet ERP est réalisé en commun dans les trois sociétés du Groupe SNCB afin d'arriver à une meilleure gestion logistique, administrative et financière.

### **5.6.7.2 Informatisation Direction Matériel (projet 4750)**

Diverses applications sont développées pour le support de la gestion de, notamment, les stocks dans les magasins, les retards de trains, la localisation du matériel, le nettoyage du matériel,...

### **5.6.7.3 Informatisation Direction Trains (projet 4760 et partie du 3998)**

Il s'agit notamment de projets pour la gestion à long et à court termes des roulements, le fleet management, la gestion des conducteurs de trains, le suivi d'incidents provoquant des retards, les simulateurs de conduite, l'établissement de statistiques.

### **5.6.7.4 Projets d'informatisation Direction Voyageurs (projets 4770, 4771 et 4772)**

Ces projets concernent notamment l'identification des clients, le renouvellement du système de vente SABIN, le service après-vente, une étude "carte à puce", un logiciel pour la gestion stratégique, du matériel et du logiciel pour la création de New Passengers, ...

Un projet « e-ticketing » est repris pour mémoire dans le plan. Le budget réellement nécessaire et le planning doivent encore être étudiés.

### **5.6.7.5 Informatisation Direction Marchandises (projet 4780)**

Divers projets informatiques sont développés dans les domaines du planning du trafic, de la vente, des traitements financiers, de la gestion opérationnelle du trafic marchandises,...

### **5.6.7.6 Informatisation Service Achats & Logistique (projet 4790)**

Diverses petites applications sont développées pour le fonctionnement interne du service.

### **5.6.7.7 Renouvellement continu du parc de matériel informatique de la SNCB (projet 4799)**

Ces investissements concernent les propres équipements de la SNCB : PC, portables, imprimantes, scanners,...

### **5.6.7.8 Informatisation Services de l'administrateur délégué (projet 4700)**

Des applications sont en cours de développement pour la gestion HR et le site portal IntraWeb.

## **5.6.8. Divers Direction Voyageurs – Accueil des clients**

### **5.6.8.1 Accueil des voyageurs dans les gares (projet 7000)**

Il s'agit d'investissements dans les équipements de gare relevant de la SNCB même, notamment l'aménagement d'abris à vélos, la mise à disposition de chariots et de coffres à bagages, le renouvellement de la signalétique et des équipements divers dans les gares.

### **5.6.8.2 Image de marque et identité (projet 7200)**

Un nouveau concept est réalisé pour le restyling des gares de moyenne importance. Dans ce cadre, les gares des Saint-Nicolas-Waes et d'Ottignies ont été retenues comme projets pilotes.

### **5.6.8.3 Distribution (projets 7050 et 7998)**

Des investissements sont réalisés dans plusieurs équipements pour une meilleure efficacité et une meilleure protection du personnel de vente ainsi que dans du mobilier et des outils de production, notamment dans le cadre de « New Passengers ».

### **5.6.8.4 Divers pour le trafic voyageurs international (projets 7100 et 7999)**

Cela concerne notamment la contribution Bene RI / Syntigo, le support aux agences de voyages, des achats divers du CAV Bruxelles,...

## **5.6.9. Divers Achats et Logistique**

Projet 9290 : investissements en bâtiments de service, pour l'imprimerie,...

Projet 9299 : acquisition de véhicules automobiles pour les différents services de la SNCB.

## 6. Affectation des moyens financiers

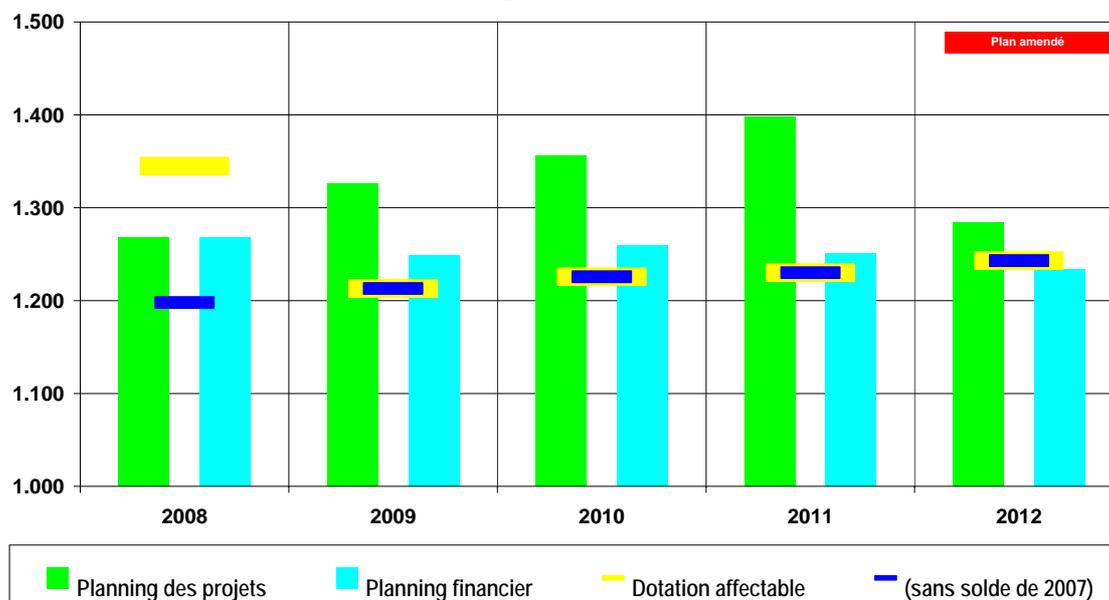
### 6.1. Différences entre planning des projets et planning financier

Comme expliqué au § 3.13, afin d'avoir une probabilité raisonnable de pouvoir utiliser les moyens financiers disponibles (principalement pour la dotation SPF faisant l'objet d'une enveloppe annuelle fixe), les charges pour certaines catégories de projets sont estimées en tenant compte des aléas potentiels dans l'exécution. Elles peuvent donc être légèrement décalées dans le temps par rapport aux plafonds de charges autorisées, ces plafonds servant de ligne directrice pour les responsables de la gestion des projets.

Au niveau de l'établissement de ce plan à long terme, cette distinction a été presque exclusivement introduite pour certains investissements d'Infrabel et de la SNCB-Holding financés par la dotation SPF, les autres modes de financement ne répondant pas à la même logique d'enveloppes fermées.

Le tableau en Annexe IV, illustré par le graphique ci-dessous et reprenant les investissements SPF, fait apparaître les deux notions :

- d'une part le planning des projets, c'est-à-dire les plafonds admis pour les différents projets, ces chiffres correspondant aux données commentées dans le chapitre 5 et figurant en Annexe II ;
- d'autre part le planning financier, c'est-à-dire l'évaluation des charges correspondantes, montants dont il est question ici et qui doivent être confrontés avec les ressources financières disponibles.



Les hypothèses retenues pour calculer les charges probables au départ des plafonds autorisés ne sont pas les mêmes pour les différentes catégories de projets (car les profils de risques peuvent être très différents). C'est ce qui explique que le taux global d'exécution apparaissant dans le tableau en Annexe IV n'est pas uniforme.

Le risque potentiel de cette différenciation entre plafonds et charges estimées pourrait être de dépasser les moyens financiers disponibles. Il faut cependant noter que les hypothèses retenues sont très prudentes et que, globalement, l'écart entre plafonds et charges évaluées est de 3,7 %.

Par ailleurs il pourra s'avérer nécessaire d'adapter le plan, en avançant le planning de certains projets, s'il apparaît au contraire qu'un retard important risque de se produire.

## **6.2. Charges des investissements physiques réalisés**

Les charges estimées des investissements physiques réalisés sont résumées dans le tableau ci-dessous par source de financement.

Il convient de souligner deux choses :

- il s'agit bien des investissements physiques, donc à l'exclusion des charges d'emprunts ou de leasing et des redevances liées aux PPP ;
- certains investissements, en particuliers les PPP, ne sont pas réalisés par le Groupe SNCB mais par des partenaires privés externes.

<b>Financement</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>
Dotations SPF <sup>10</sup>	1.271.902	1.248.263	1.259.881	1.250.350	1.233.547	6.263.944
e-ticketing	48.300	0	0	0	0	48.300
Fonds RER	201.450	255.652	331.090	358.686	301.261	1.448.139
Leasing matériel RER	46.523	34.204	112.521	161.535	25.000	379.783
PPP	64.200	416.000	301.500	168.350	86.660	1.036.710
Préfinancements	40.847	99.552	125.592	145.318	125.037	536.346
Fonds propres	121.670	117.593	55.627	54.454	44.255	393.599
TGV (mixte)	25.395	9.283	5.734	4.290	3.230	47.932
TGV (pur)	64.600	20.263	21.190	20.070	21.130	147.252
Autres	10.214	32.950	18.760	20.750	19.633	102.307
<b>Total</b>	<b>1.895.101</b>	<b>2.233.761</b>	<b>2.231.894</b>	<b>2.183.803</b>	<b>1.859.753</b>	<b>10.404.312</b>

<sup>10</sup> Y compris ETCS pour SNCB

### 6.3. Répartition entre les sociétés

Le tableau ci-dessous décrit l'utilisation par chacune des sociétés de la dotation SPF qui lui sera attribuée.

Remarque : les redevances PPP seront converties en dotations d'exploitation spécifiques.

Rubrique	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Infrabel</b>						
Prélèvements pour investissements préfinancés	16.100	36.168	36.168	56.242	81.309	225.988
○ Modernisation axe 3 (financement direct)	16.100	36.168	36.168	36.168	36.168	160.773
○ Redevances PPP Liefkenshoekspoorverb.	0	0	0	20.074	45.141	65.215
Redevances PPP Diabolo	0	9.000	9.000	9.000	9.000	36.000
Autres investissements	783.185	682.076	733.137	631.058	712.756	3.542.213
<b>Total des charges</b>	<b>799.285</b>	<b>727.244</b>	<b>778.306</b>	<b>696.300</b>	<b>803.066</b>	<b>3.804.201</b>
<b>Dotation 2008-2012 attribuée</b>	<b>719.518</b>	<b>715.434</b>	<b>785.418</b>	<b>694.498</b>	<b>795.430</b>	<b>3.710.298</b>
<i>Utilisation du solde de 2007</i>	<i>94.000</i>					<i>94.000</i>
Ressources SPF totales	813.518	715.434	785.418	694.498	795.430	3.804.298
Versements dans le fonds	14.233	-11.810	7.112	-1.802	-7.636	97
Situation fonds en fin d'année	14.233	2.422	9.535	7.733	97	
<b>SNCB-Holding</b>						
Prélèvements pour investissements préfinancés (remboursement emprunts)	6.028	24.112	54.252	64.318	69.391	218.101
○ Modernisation axe 3 (financement indirect)	1.411	○ 5.647	12.708	19.768	26.831	66.366
○ Zeebrugge	3.608	14.396	32.395	30.319	23.252	103.970
○ Port de Bruxelles	22	118	260	404	539	1.343
○ Parking Louvain-LN	293	1.172	2.636	4.101	5.567	13.768
○ Gosselies	694	2.779	6.253	9.726	13.202	32.654
Autres investissements (hors TGV mixte)	179.503	143.132	141.835	92.582	73.324	630.376
TGV mixte à charge SPF	10.258	0	0	0	0	10.258
<b>Total des charges (y compris TGV mixte SPF)</b>	<b>195.789</b>	<b>167.244</b>	<b>196.087</b>	<b>156.900</b>	<b>142.715</b>	<b>858.736</b>
<b>Dotation 2008-2012 attribuée</b>	<b>190.578</b>	<b>163.512</b>	<b>157.183</b>	<b>129.352</b>	<b>149.246</b>	<b>789.871</b>
<i>Utilisation du solde de 2007</i>	<i>42.601</i>					<i>42.601</i>
<i>Solde TGV mixte 2007</i>	<i>10.258</i>					<i>10.258</i>
Ressources SPF totales	243.437	163.512	157.183	129.352	149.246	842.730
Versements dans le fonds	47.648	-3.732	-38.904	-27.548	6.531	-16.006
<i>Situation fonds fin d'année<sup>11</sup></i>	<i>47.648</i>	<i>43.916</i>	<i>5.012</i>	<i>-22.537</i>	<i>-16.006</i>	
<b>SNCB</b>						
<b>Total des charges</b>	<b>288.762</b>	<b>386.887</b>	<b>348.740</b>	<b>490.542</b>	<b>411.298</b>	<b>1.926.229</b>
<b>Dotation 2008-2012 attribuée</b>	<b>293.360</b>	<b>367.229</b>	<b>346.388</b>	<b>499.605</b>	<b>421.781</b>	<b>1.928.363</b>
Versements dans le fonds	4.598	-19.658	-2.352	9.063	10.483	2.134
<i>Situation fonds en fin d'année</i>	<i>4.598</i>	<i>-15.059</i>	<i>-17.412</i>	<i>-8.349</i>	<i>2.134</i>	

<sup>11</sup> Les montants négatifs doivent être compensés par l'intervention de tiers (§ 3.11.2)

Rubrique	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Ensemble du Groupe SNCB</b>						
Prélèvements pour investissements préfinancés	22.128	60.280	90.420	120.560	150.700	444.089
Redevances PPP Diabolo	0	9.000	9.000	9.000	9.000	36.000
Autres investissements (hors TGV mixte)	1.251.450	1.212.095	1.223.713	1.214.182	1.197.379	6.098.819
TGV mixte à charge SPF	10.258	0	0	0	0	10.258
<b>Total des charges (y compris TGV mixte SPF)</b>	<b>1.283.836</b>	<b>1.281.375</b>	<b>1.323.133</b>	<b>1.343.743</b>	<b>1.357.079</b>	<b>6.589.166</b>
<b>Dotation 2008-2012 attribuée</b>	<b>1.203.456</b>	<b>1.246.175</b>	<b>1.288.989</b>	<b>1.323.455</b>	<b>1.366.457</b>	<b>6.428.532</b>
<i>Utilisation des soldes de 2007</i>	<i>146.859</i>					<i>146.859</i>
Ressources SPF totales	1.350.315	1.246.175	1.288.989	1.323.455	1.366.457	6.575.391
Versements dans le fonds	66.479	-35.200	-34.144	-20.288	9.378	-13.775
<i>Situation fonds en fin d'année</i>	<i>66.479</i>	<i>31.279</i>	<i>-2.865</i>	<i>-23.153</i>	<i>-13.775</i>	

La situation du fonds en fin d'année est donnée à titre indicatif mais peut varier dans des proportions importantes et être notamment significativement influencée par le taux d'exécution des budgets tant avant 2008 que pendant la durée de ce plan.

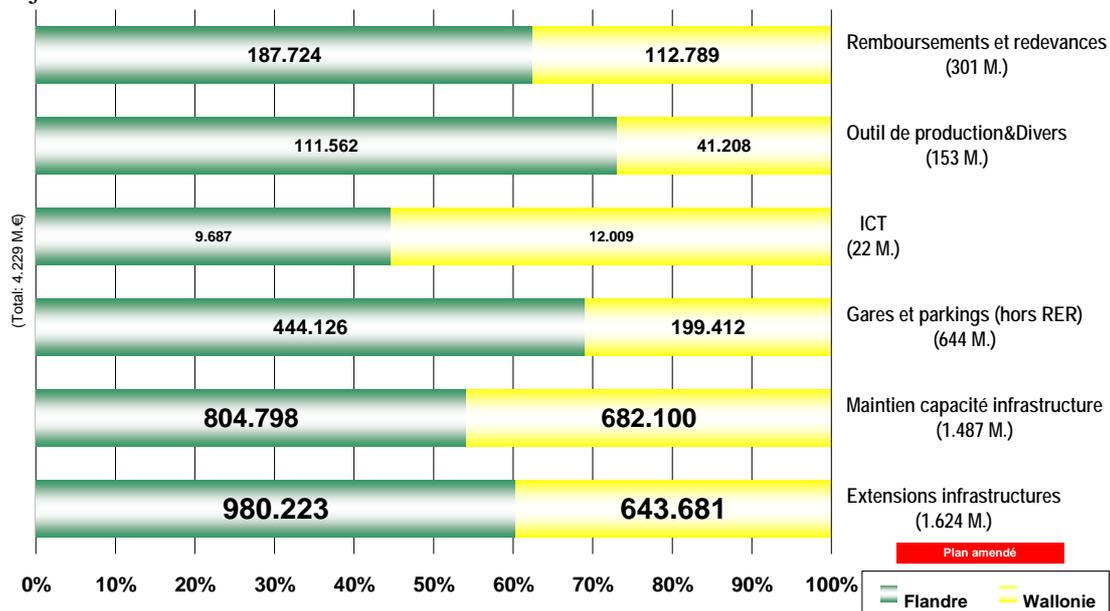
La répartition entre sociétés des autres investissements physiques et des sources de financement correspondantes découle directement de la nature du financement et/ou du planning des projets et est résumée en Annexe V.

#### **6.4. Répartition régionale des investissements**

La répartition entre Régions des investissements à localiser, calculée sur base du planning financier, se présente comme suit.

Rubrique	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Région Wallonne</b>						
Dotation SPF	257.031	217.832	246.970	211.784	234.588	1.168.205
Fonds RER	52.879	76.970	110.940	130.574	133.863	505.226
TGV mixte	12.193	4.392	1.184	0	0	17.768
<b>Total</b>	<b>322.103</b>	<b>299.194</b>	<b>359.093</b>	<b>342.358</b>	<b>368.451</b>	<b>1.691.199</b>
Clé	40,0%	40,0%	40,0%	40,0%	40,0%	40,0%
<b>Région Flamande</b>						
Dotation SPF	411.946	401.162	490.343	456.910	508.812	2.269.172
Fonds RER	53.731	45.294	48.478	56.817	43.963	248.283
TGV mixte	17.403	2.722	200	170	170	20.665
<b>Total</b>	<b>483.080</b>	<b>449.177</b>	<b>539.021</b>	<b>513.896</b>	<b>552.945</b>	<b>2.538.120</b>
Clé	60,0%	60,0%	60,0%	60,0%	60,0%	60,0%

Le graphique ci-dessous donne la répartition des mêmes montants mais par catégorie de projets.



## **6.5. Liaison entre flux financiers et investissements physiques**

Le schéma en Annexe VI donne une représentation graphique de l'ensemble des flux financiers et de leur liaison avec le planning financier (coût des investissements physiques réalisés).

La partie droite du graphique résume les investissements physiques qui seront réalisés pendant la période 2008-2012. Ils représentent un montant de 10.404 Mio € correspondant au contenu du tableau du § 6.2.

La partie gauche du graphique schématise, de façon simplifiée, les flux financiers permettant d'aboutir au financement de ces investissements physiques.

L'Etat intervient pour :

- l'alimentation du fonds RER, servant à financer les infrastructures, les gares et la modernisation d'automotrices ;
- la dotation SPF :
  - affectée directement à des investissements ;
  - sur laquelle des montants sont prélevés pour :
    - financer directement une partie des travaux de modernisation sur l'axe 3 Bruxelles- Luxembourg ;
    - couvrir les charges du PPP du « Liefkenshoekspoorverbinding » et des SPV de préfinancement ;
  - affectée au paiement d'une partie des redevances du PPP « Diabolo » ;
  - affectée à l'équipement ETCS du matériel roulant (part spécifique de la dotation destinée à la SNCB) ;
- le financement des charges de l'emprunt pour l'achèvement du TGV ;
- le financement des charges de leasing du matériel roulant RER.

Un complément, ajouté à la dotation, provient de la variation du Fonds des Investissements Ferroviaires (différence entre les montants présents dans le fonds en début et en fin de période).

Les Régions participent :

- à la couverture des intérêts pour les emprunts de préfinancement par les SPV ;
- aux charges du PPP de financement du « Liefkenshoekspoorverbinding ».

La SNCB et la SNCB-Holding financent une partie de leurs investissements sur leurs fonds propres.

D'autres tiers (essentiellement l'Union Européenne) apportent une partie du financement.

Annexe I. CLÉ DE RÉPARTITION ENTRE RÉGIONS
--

### **Principes de base**

L'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions Flamande et Wallonne et la Région de Bruxelles- Capitale prévoit que le financement des travaux situés en Flandre et en Wallonie respecte chaque année une répartition de 60% / 40% entre les Régions Flamande et Wallonne.

Il stipule aussi que les travaux suivants ne sont pas pris en compte pour le calcul de cette répartition régionale :

- le matériel roulant ;
- les moyens de production (ateliers, équipements,...) ;
- les travaux situés dans la Région de Bruxelles- Capitale ;
- les travaux TGV (aspect international) ;
- les travaux RER en Flandre sur les lignes 124 et 161 (pour un montant de 8,2 milliards BEF 2001) ;
- les travaux d'augmentation de vitesse et de capacité sur l'axe Bruxelles- Luxembourg (pour un montant de 6,6 milliards BEF 2001) ;
- les travaux de construction du « Diabolo » de desserte de l'aéroport de Bruxelles (pour un montant de 10 milliards BEF 2001).

### **Modalités d'application**

#### **Désynchronisation entre réalisation physique et financement**

Le recours à des financements alternatifs<sup>12</sup> pour des investissements localisés (financement par emprunts ou PPP) a nécessité une clarification des modalités d'application de cet Accord de Coopération.

Les nouveaux mécanismes mis en place entraînent en effet une importante désynchronisation entre la réalisation physique des investissements et la mobilisation de moyens financiers par le Groupe SNCB.

Selon le cas, la réalisation physique peut en effet :

- coïncider avec la mobilisation des moyens financiers dans le cas d'un financement direct classique ;
- anticiper la mobilisation des moyens financiers si l'on recourt à des emprunts ou à des PPP.

---

<sup>12</sup> Jusqu'à présent, les financements alternatifs n'avaient concerné que des investissements non localisés (essentiellement des acquisitions de matériel roulant)

Le montant des investissements affectés à une Région doit donc être calculé en additionnant :

- les moyens financiers directement utilisés pour réaliser des projets financés par une méthode classique (conformément à ce qui se pratique aujourd'hui) ;
- les moyens financiers servant à couvrir les charges d'investissements réalisés préalablement (charges de remboursement d'emprunts ou charges de PPP).

<b>Annexe II. DÉTAIL DE LA PLANNIFICATION DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS</b>
---

(Annexe référencée aux § 5.2 et suivants).

Le tableau ci-dessous donne les détails de la planification projet par projet et année par année.

Il faut remarquer que :

- le total repris en dernière colonne correspond au total pour la période 2008-2012 mais que dans de nombreux cas des montants sont prévus avant et/ou après la période couverte par le plan ;
- le tableau donne les plafonds de charges autorisés étant entendu que, comme expliqué au § 3.13, ces plafonds peuvent anticiper les charges retenues dans le planning financier pour tenir compte des aléas dans l'exécution.
- pour la SNCB ce tableau donne tant le planning financier que le planning des projets, aucune distinction n'étant faite entre ces 2 notions.

Codes utilisés :

- S : société (« I » pour Infrabel, « B » pour SNCB et « H » pour SNCB-Holding) ;
- Fin : mode de financement :
  - « SPF » : Dotation de l'Etat (Service Public Fédéral Mobilité et Transport) – voir § 3.4 ;
  - « Ar71 » : Idem mais dotation spécifique – voir § 3.4 ;
  - « RER » : Fonds RER – voir § 3.5 ;
  - « RerM » : Leasing matériel RER – voir § 3.9 ;
  - « FP » : fonds propres – voir § 3.10 ;
  - « Tgv » : emprunt pour achèvement du TGV (subdivisé en « Mixte » et « Non mixte ») – voir § 3.6 ;
  - « PPP » et « PréF » : PPP et préfinancements – voir § 3.7 et 3.8 ;
  - « UE » : Union Européenne – voir § 3.11.1 (uniquement lorsque le financement est affecté à un projet spécifique sinon il est appliqué en déduction du financement par le SPF).

Remarque : la répartition selon les modes de financement ne correspond pas à l'entière des ressources. Ainsi par exemple la dotation SPF sert à couvrir les investissements physiques décrits ici mais aussi à rembourser des emprunts de préfinancement et des charges de PPP. De plus il s'agit du planning des projets et non du planning financier qui dans certains cas sont différents, sauf pour ce qui concerne la SNCB où les deux coïncident.

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Extensions Infrastructures grande vitesse</b>				<b>81.935</b>	<b>41.666</b>	<b>49.220</b>	<b>58.680</b>	<b>56.370</b>	<b>287.871</b>
0002	P2 (LGV Hal - Bruxelles-Midi)	I	SPF	2.049	40	0	0	0	2.089
			TGN	-100	0	0	0	0	-100
0003	P3 (LGV Diegem - Hélécine)	I	SPF	2.760	1.110	0	0	0	3.870
			TGM	3.760	690	0	0	0	4.450
			TGN	1.300	670	0	0	0	1.970
0005	P5 (LGV Liège Guillemins - Frontière allemande)	H	SPF	46	6	0	0	0	52
			TGN	23	0	0	0	0	23
		I	SPF	600	40	0	0	0	640
			TGN	22.200	790	0	0	0	22.990
0006	P6 (LGV Vilvorde - Anvers)	I	SPF	3.200	3.190	4.350	8.680	6.260	25.680
			TGM	5.150	1.490	170	170	170	7.150
			TGN	4.400	1.910	4.870	6.950	11.710	29.840
0007	P7 (LGV Anvers - Frontière Pays-Bas)	I	TGM	1.350	490	30	0	0	1.870
			TGN	9.600	2.330	130	20	10	12.090
0008	P8 (Bruxelles-Nord - Schaerbeek: LGV-passage + biff)	I	SPF	7.149	14.520	20.830	25.640	25.750	93.889
			TGM	999	2.170	4.350	4.120	3.060	14.699
			TGN	4.349	9.470	14.490	13.100	9.410	50.819
0701	Gare d'Anvers-Central	I	TGM	2.950	20	0	0	0	2.970
			TGN	1.900	10	0	0	0	1.910
0702	Gare de Liège-Guillemins	I	TGM	4.950	1.630	0	0	0	6.580
			TGN	3.300	1.090	0	0	0	4.390
<b>Infrastructures RER (avec gares et parkings)</b>				<b>203.963</b>	<b>263.485</b>	<b>336.914</b>	<b>363.627</b>	<b>306.887</b>	<b>1.474.875</b>
0012	P12 (RER Watermael-Schuman-Josapha: tunnel + voies supplémentaires)	I	RER	49.341	77.680	85.500	58.400	27.400	298.321
			SPF	1.450	630	20	20	20	2.140
0101	P101 (RER: L161 Watermael - Louvain-la-Neuve)	I	RER	36.676	61.698	103.230	128.320	109.860	439.784
			SPF	0	140	580	580	580	1.880
0103	P103 (RER: L124 Linkebeek - Braine-l'Alleud: 3ème et 4ème voies)	I	RER	27.958	37.820	51.230	67.380	57.930	242.318

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
0104	P104 (RER: L124 Braine-l'Alleud - Nivelles: 3ème et 4ème voies)	I	RER	10.200	16.190	12.580	6.420	21.470	66.860
0106	P106 (RER: L50a Bruxelles - Denderleeuw: 3ème et 4ème voies)	I	RER	37.000	36.487	60.130	76.810	58.800	269.227
			SPF	0	10	0	0	0	10
0711	Gares et points d'arrêt RER L36 (Région Flamande)	H	RER	15.070	7.426	5.000	1.073	0	28.569
			I	RER	11.778	12.784	0	0	0
0712	Gares et points d'arrêt RER L50A (Région Bruxelloise)	H	RER	19	35	35	932	932	1.953
			I	RER	22	47	46	1.033	1.031
0713	Gares et points d'arrêt RER L124 (Région Flamande)	H	RER	168	170	125	117	907	1.487
			I	RER	166	217	41	57	996
0714	Gares et points d'arrêt RER L124 (Région Wallone)	H	RER	6.159	3.600	7.000	6.344	4.241	27.344
			I	RER	375	648	551	292	2.203
0715	Gares et points d'arrêt RER L161 (Région Flamande)	H	RER	102	104	481	355	19	1.062
			I	RER	56	319	79	1.043	1.004
0716	Gares et points d'arrêt RER L161 (Région Wallone)	H	RER	610	1.000	4.000	3.000	4.903	13.513
			I	RER	225	702	1.219	5.528	7.767
0717	Gares et points d'arrêt RER L161 (Région Bruxelloise)	H	RER	7	14	69	144	105	338
			I	RER	14	33	53	1.111	1.121
0718	Gares et points d'arrêt RER L124 (Région Bruxelloise)	H	RER	30	30	22	135	363	580
			I	RER	82	50	51	116	968
0719	Gares et points d'arrêt RER L36 (Région Bruxelloise)	H	RER	81	40	0	0	0	121
			I	RER	317	161	0	0	0
2151	GEN Stations+parkings beheerd door PA/RER gares+parkings gérés par PA	H	SPF	57	147	303	2.993	409	3.909
2152	RER rehaussement quais de gares et points d'arrêt	I	SPF	6.000	5.304	4.569	1.423	3.858	21.154
<b>Grands projets extension infrastructures (hors ports)</b>				<b>151.060</b>	<b>311.421</b>	<b>402.331</b>	<b>403.573</b>	<b>338.188</b>	<b>1.606.573</b>
0013	P13 (RER L36: Courbe de Nossegem)	I	RER	490	0	0	0	0	490
0014	P14 (L36/35: Courbe de Louvain)	I	SPF	3.900	64	0	0	0	3.964
0018	P18 (prolongation L11)	I	SPF	0	121	121	121	121	482
0068	Augmentation capacité L27A	I	SPF	1.100	13.400	58.670	63.070	38.840	175.080

Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
0108 P108 (L25: adaptations en gare de Malines)	I	SPF	1.800	10.109	19.239	19.239	19.239	69.626
0109 P109 (Raccordement ferroviaire Nord de l'aéroport de Zaventem (L25N - berme centrale))	I	SPF	31.440	53.200	35.660	20.480	10.130	150.910
0111 P111 (L130N: Dausoulx - Gosselies)	I	PRF	100	15.070	23.509	54.734	58.472	151.886
		SPF	0	121	121	121	121	482
0119 P119 Diabolo: section (souterraine) entre gare de l'aéroport et L 25N (ppp)	I	PPP	7.800	63.500	81.000	68.940	50.160	271.400
0129 P129 (Raccordement ferroviaire Nord de l'aéroport de Zaventem (Région Bruxelloise))	I	SPF	2.449	5.780	19.210	28.490	17.250	73.179
1206 L50A 3ème et 4ème voies Gand - Bruges	I	SPF	21.600	23.000	33.480	38.300	49.780	166.160
1216 L25 - adaptation du tracé à Duffel	I	SPF	600	8.500	11.340	10.690	2.600	33.730
1218 Bifurcation Ledeborg - Melle et Schellebelle	I	SPF	4.200	4.500	500	0	0	9.200
1221 Genk-Marchandises: électrification et extension à 6 voies	I	SPF	1.800	0	0	0	0	1.800
1223 Terminal conteneurs de Schaerbeek	I	PRF	3.617	0	0	0	0	3.617
1227 L161 L162 axe Bruxelles Luxembourg augmentation vitesse	I	PRF	29.450	44.101	42.546	39.978	44.414	200.489
		SPF	16.100	36.168	36.168	36.168	36.168	160.773
1228 L130 Namur Charleroi augmentation vitesse+L147	I	SPF	6.500	6.300	14.000	7.000	7.400	41.200
1229 Monceau-formation freins de voie	I	SPF	1.600	4.000	10.882	8.925	0	25.408
1233 Herentals - Tielon transformation	I	SPF	200	0	0	0	0	200
1263 L130A renforcement	I	SPF	3.400	3.617	3.617	3.617	3.493	17.744
1264 Traversée de Namur	I	SPF	6.400	9.031	5.200	2.000	0	22.631
1265 Charleroi Sud aménagements	I	SPF	3.014	1.206	0	0	0	4.220
1267 Electrification L24 (Montzen - Frontière allemande)	I	SPF	3.400	241	0	0	0	3.641
1268 Raccordement ferré de Garocentre	I	SPF	100	4.000	900	0	0	5.000
2282 Mons - travaux d'infrastructure liés au projet accueil	I	SPF	0	5.394	6.168	1.700	0	13.262
<b>Extensions infrastructures des ports</b>			<b>96.300</b>	<b>417.902</b>	<b>331.204</b>	<b>227.884</b>	<b>172.135</b>	<b>1.245.425</b>
0010 P10 (Deuxième accès au Port d'Anvers)	I	SPF	0	1.206	1.857	3.062	6.076	12.201
0056 Deuxième liaison ferroviaire sous L'Escaut	I	PPP	56.400	352.500	220.500	99.410	36.500	765.310
		SPF	7.560	1.570	960	11.760	22.630	44.480
1207 L51A Bruges Dudzele 3ème voie	I	SPF	100	500	16.000	16.000	17.000	49.600
1209 Port d'Anvers: Deurganckdok	I	SPF	6.375	7.748	6.164	8.439	8.439	37.165

Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
1210 Port d'Anvers: L10	I	SPF	1.275	0	0	0	0	1.275
1211 Port d'Anvers diverses extensions	I	SPF	5.525	5.925	9.686	7.836	8.439	37.412
1212 Zeebruges formation	I	PRF	5.850	30.381	29.537	29.176	22.150	117.095
1213 Port de Zeebruges	I	SPF	4.200	1.000	2.600	400	0	8.200
1217 Rhin d'Acier	I	SPF	3.990	8.900	29.900	43.100	50.600	136.490
1220 Port de Gand	I	SPF	2.800	5.100	6.300	1.500	300	16.000
1234 Bocht Y Ter Doest	I	SPF	100	1.250	7.700	7.200	0	16.250
1262 Anvers Nord (y compris Main Hub)	I	SPF	2.125	1.823	0	0	0	3.948
<b>Diverses extensions infrastructures (hors ports)</b>			<b>9.849</b>	<b>17.248</b>	<b>24.988</b>	<b>24.368</b>	<b>36.996</b>	<b>113.450</b>
0211 Augmentation capacité Bruxelles-Midi	I	SPF	5.479	11.072	17.264	16.768	26.872	77.455
0311 Augmentation capacité Bruxelles-Nord & Schaerbeek	I	SPF	1.370	2.768	4.316	4.192	6.718	19.364
1194 Extensions infra (divers) - District Sud-Est	I	SPF	1.500	1.704	1.704	1.704	1.703	8.315
1195 Extensions infra (divers) - District Sud-Ouest	I	SPF	1.500	1.704	1.704	1.704	1.703	8.315
<b>Maintien génie civil</b>			<b>36.054</b>	<b>31.156</b>	<b>30.246</b>	<b>28.724</b>	<b>31.817</b>	<b>157.998</b>
1120 Maintien génie civil (divers) - Département	I	SPF	305	258	167	208	208	1.146
1121 Maintien génie civil (divers) - District Centre	I	SPF	5.786	4.900	3.168	3.956	3.955	21.766
1122 Maintien génie civil (divers) - District Nord-Est	I	SPF	8.639	7.447	7.229	6.668	7.727	37.710
1123 Maintien génie civil (divers) - District Nord-Ouest	I	SPF	8.639	7.447	7.229	6.668	7.727	37.710
1124 Maintien génie civil (divers) - District Sud-Est	I	SPF	6.342	5.552	6.227	5.612	6.100	29.833
1125 Maintien génie civil (divers) - District Sud-Ouest	I	SPF	6.342	5.552	6.227	5.612	6.100	29.833
<b>Maintien signalisation</b>			<b>194.544</b>	<b>173.401</b>	<b>151.279</b>	<b>140.004</b>	<b>137.449</b>	<b>796.676</b>
0008 P8 (Bruxelles-Nord - Schaerbeek: LGV-passage + biff)	I	SPF	2.540	3.630	3.580	1.190	90	11.030
1130 Maintien signalisation (divers) - Département	I	SPF	81	69	44	56	56	305
1131 Maintien signalisation (divers) - District Centre	I	SPF	1.543	1.307	845	1.055	1.055	5.804
1132 Maintien signalisation (divers) - District Nord-Est	I	SPF	2.304	1.986	1.928	1.778	2.060	10.056
1133 Maintien signalisation (divers) - District Nord-Ouest	I	SPF	2.304	1.986	1.928	1.778	2.060	10.056
1134 Maintien signalisation (divers) - District Sud-Est	I	SPF	1.691	1.480	1.661	1.496	1.627	7.955
1135 Maintien signalisation (divers) - District Sud-Ouest	I	SPF	1.691	1.480	1.661	1.496	1.627	7.955

Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
1298 Concentration dispatching	I	SPF	0	0	0	0	0	1
1299 Concentration de cabines	I	SPF	154.969	131.000	111.000	102.400	100.000	599.369
1301 ETCS	I	SPF	27.420	25.363	23.633	23.754	23.974	124.144
		UEU	0	5.100	5.000	5.000	4.900	20.000
<b>Maintenance caténaire</b>			<b>28.843</b>	<b>24.925</b>	<b>24.197</b>	<b>22.979</b>	<b>25.454</b>	<b>126.398</b>
1140 Maintenance caténaire (divers) - Département	I	SPF	244	206	133	167	167	916
1141 Maintenance caténaire (divers) - District Centre	I	SPF	4.629	3.920	2.535	3.164	3.164	17.413
1142 Maintenance caténaire (divers) - District Nord-Est	I	SPF	6.912	5.958	5.783	5.335	6.181	30.168
1143 Maintenance caténaire (divers) - District Nord-Ouest	I	SPF	6.912	5.958	5.783	5.335	6.181	30.168
1144 Maintenance caténaire (divers) - District Sud-Est	I	SPF	5.074	4.441	4.982	4.489	4.880	23.866
1145 Maintenance caténaire (divers) - District Sud-Ouest	I	SPF	5.074	4.441	4.982	4.489	4.880	23.866
<b>Maintenance voies</b>			<b>149.024</b>	<b>128.778</b>	<b>125.018</b>	<b>118.726</b>	<b>131.512</b>	<b>653.058</b>
1150 Maintenance voies (divers) - Département	I	SPF	1.259	1.066	689	860	860	4.735
1151 Maintenance voies (divers) - District Centre	I	SPF	23.917	20.254	13.095	16.349	16.349	89.965
1152 Maintenance voies (divers) - District Nord-Est	I	SPF	35.710	30.782	29.879	27.563	31.937	155.870
1153 Maintenance voies (divers) - District Nord-Ouest	I	SPF	35.710	30.782	29.879	27.563	31.937	155.870
1154 Maintenance voies (divers) - District Sud-Est	I	SPF	26.215	22.947	25.738	23.195	25.214	123.309
1155 Maintenance voies (divers) - District Sud-Ouest	I	SPF	26.215	22.947	25.738	23.195	25.214	123.309
<b>Maintenance divers</b>			<b>16.825</b>	<b>14.539</b>	<b>14.115</b>	<b>13.405</b>	<b>14.848</b>	<b>73.732</b>
1160 Maintenance ECFM (divers) - Département	I	SPF	142	120	78	97	97	535
1161 Maintenance ECFM (divers) - District Centre	I	SPF	2.700	2.287	1.478	1.846	1.846	10.157
1162 Maintenance ECFM (divers) - District Nord-Est	I	SPF	4.032	3.475	3.373	3.112	3.606	17.598
1163 Maintenance ECFM (divers) - District Nord-Ouest	I	SPF	4.032	3.475	3.373	3.112	3.606	17.598
1164 Maintenance ECFM (divers) - District Sud-Est	I	SPF	2.960	2.591	2.906	2.619	2.847	13.922
1165 Maintenance ECFM (divers) - District Sud-Ouest	I	SPF	2.960	2.591	2.906	2.619	2.847	13.922
<b>Gares TGV</b>			<b>64.132</b>	<b>27.692</b>	<b>3.417</b>	<b>3.417</b>	<b>0</b>	<b>98.658</b>
0701 Gare d'Anvers-Central	H	SPF	3.653	5.285	3.417	3.417	0	15.772
		TGM	4.193	32	0	0	0	4.225
		TGN	3.960	28	0	0	0	3.988
	I	SPF	2.850	20	0	0	0	2.870

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
0702	Gare de Liège-Guillemins	H	FPR	2.246	990	0	0	0	3.236
			SPF	17.795	8.668	0	0	0	26.463
			TGM	7.243	3.945	0	0	0	11.188
			TGN	13.668	5.665	0	0	0	19.333
		I	SPF	8.524	3.060	0	0	0	11.584
<b>Grandes gares hors TGV</b>				<b>79.262</b>	<b>101.648</b>	<b>92.642</b>	<b>65.953</b>	<b>58.890</b>	<b>398.396</b>
0701	Gare d'Anvers-Central	H	TRS	45	0	0	0	0	45
2003	Accueil voyageurs (divers) - District Nord-Ouest	I	SPF	0	1.806	1.506	0	0	3.311
2054	Gare d'Ostende	I	SPF	0	3.000	3.000	2.700	0	8.700
2065	Gare de Bruxelles-National Aéroport	H	SPF	0	0	1.625	1.467	4.464	7.556
2067	Gare de Bruxelles-Midi	I	SPF	9.140	10.007	10.007	10.007	10.007	49.166
2068	Gare de Gand-Saint-Pierre	H	SPF	2.133	3.520	6.516	4.124	7.658	23.951
		I	SPF	5.400	14.906	26.718	28.126	28.126	103.276
2070	Gare de Bruges	H	FPR	18.424	15.069	1.035	0	0	34.528
			SPF	1.603	1.503	55	0	0	3.161
		I	SPF	6.740	1.300	0	0	0	8.040
2071	Gare de Bruxelles-Nord	H	SPF	3.522	2.846	2.846	0	0	9.214
		I	SPF	640	1.085	1.085	1.085	964	4.860
2072	Gare de Louvain	H	SPF	270	4.470	5.493	1.884	0	12.117
		I	SPF	560	1.600	800	400	0	3.360
2073	Gare de Bruxelles-Central	H	SPF	6.182	1.600	0	0	0	7.782
		I	SPF	3.200	3.014	0	0	0	6.214
2074	Gare de Courtrai	H	SPF	1.450	0	0	0	0	1.450
		I	SPF	2.560	0	0	0	0	2.560
2075	Gare de Halle	I	SPF	400	300	3.200	4.000	3.600	11.500
2077	Gare d'Anvers-Berchem	H	SPF	0	280	0	0	0	280
2078	Gare de Sint-Niklaas	I	SPF	560	0	0	0	0	560
2079	Gare de Vilvoorde	I	SPF	600	3.600	3.600	3.600	0	11.400
2081	Gare de Namur	H	SPF	757	1.094	200	0	0	2.050
		I	SPF	400	1.000	400	0	0	1.800

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
2082	Gare de Mons	H	SPF	98	0	1.722	2.150	1.100	5.070
		I	SPF	1.950	7.400	8.000	3.600	0	20.950
2083	Gare de Charleroi-Sud	H	SPF	2.787	1.800	1.794	0	0	6.381
		I	SPF	3.400	3.014	2.170	0	0	8.584
2084	Gare de Tournai	H	SPF	641	649	100	0	0	1.390
2085	Gare de Liège-Palais	H	SPF	445	1.555	1.500	0	0	3.500
		I	SPF	600	603	600	0	0	1.803
2086	Gare de Gembloux	H	SPF	979	2.321	1.100	0	0	4.400
		I	SPF	0	2.411	482	0	0	2.893
2087	Gare de Mol	H	SPF	892	465	0	0	0	1.357
		I	SPF	100	0	0	0	0	100
2088	Gare de Malines	H	SPF	0	220	2.201	1.981	2.421	6.823
		I	SPF	185	500	1.000	300	0	1.985
2089	Gare de Mouscron	H	SPF	267	343	350	0	0	960
2090	Gare de Jette (bâtiment voyageurs + quai 1)	H	SPF	50	350	50	200	300	950
		I	SPF	0	1.447	1.688	0	0	3.135
2091	Gare de Bruxelles-Congrès	H	SPF	70	2.260	250	30	0	2.610
		I	SPF	1.100	900	0	0	0	2.000
2093	Gare d'Etterbeek (bâtiment voyageurs + accès)	H	SPF	30	1.000	1.550	300	250	3.130
		I	SPF	0	2.411	0	0	0	2.411
2096	Environs de la gare Louvain-Nord	H	SPF	78	0	0	0	0	78
2097	Gare de Bruxelles-Luxembourg	H	SPF	895	0	0	0	0	895
2098	Gare de Hasselt	H	SPF	110	0	0	0	0	110
<b>Gares diverses (hors RER)</b>				<b>45.220</b>	<b>28.671</b>	<b>33.964</b>	<b>30.280</b>	<b>27.580</b>	<b>165.715</b>
0701	Gare d'Anvers-Central	H	FPR	1.225	0	0	0	0	1.225
1181	Modernisation quais hors RER - District Centre	I	SPF	1.550	241	241	241	241	2.514
1182	Modernisation quais hors RER - District Nord-Est	I	SPF	7.226	3.557	3.557	3.557	3.557	21.452
1183	Modernisation quais hors RER - District Nord-Ouest	I	SPF	7.226	3.557	3.557	3.557	3.557	21.452
1184	Modernisation quais hors RER - District Sud-Est	I	SPF	3.935	3.255	4.159	3.557	3.014	17.920
1185	Modernisation quais hors RER - District Sud-Ouest	I	SPF	3.935	3.255	4.159	3.557	3.014	17.920

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
1227	L161 L162 axe Bruxelles Luxembourg augmentation vitesse	I	PRF	1.500	0	0	0	0	1.500
1401	Information voyageurs (téléaffichage + sonorisation)	I	SPF	649	603	482	362	241	2.337
1402	PIDAAS (displays)	I	SPF	5.200	4.581	5.666	3.822	4.220	23.490
2001	Accueil voyageurs (divers) - District Centre	H	FPR	100	0	0	0	0	100
			SPF	250	250	250	250	250	1.250
2002	Accueil voyageurs (divers) - District Nord-Est	H	FPR	100	100	100	0	0	300
			SPF	2.140	3.063	2.730	1.410	500	9.843
2003	Accueil voyageurs (divers) - District Nord-Ouest	H	FPR	100	10	10	0	0	120
			SPF	4.289	2.408	2.603	2.618	1.784	13.701
2004	Accueil voyageurs (divers) - District Sud-Est	H	FPR	250	100	100	0	0	450
			SPF	1.130	500	2.000	2.000	2.251	7.881
2005	Accueil voyageurs (divers) - District Sud-Ouest	H	FPR	400	200	250	250	300	1.400
			SPF	1.416	392	1.500	2.500	2.053	7.861
7200	Image et Identité Direction Voyageurs	B	SPF	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600	13.000
<b>Parkings (hors RER)</b>				<b>38.148</b>	<b>59.607</b>	<b>70.046</b>	<b>47.249</b>	<b>12.570</b>	<b>227.620</b>
2200	Parking Mons	H	SPF	356	0	394	4.000	1.600	6.350
	Parking Saint-Ghislain	H	SPF	1	0	0	0	0	1
	Parking Ans	H	SPF	89	0	0	0	0	89
	Parking Charleroi-Sud	H	SPF	668	633	0	0	1.050	2.350
	Parking Huy	H	SPF	9	201	2.000	0	0	2.210
	Parking Braine le Comte	H	SPF	712	988	200	20	300	2.220
	Parking Namur	H	SPF	0	50	300	0	0	350
	Parking La Louvière-Sud	H	SPF	0	0	500	0	0	500
	Parking Lessines	H	SPF	18	0	552	0	0	570
	Parking Luttre	H	SPF	45	0	0	0	0	45
	Parking Tournai	H	SPF	89	0	461	350	0	900
	Parkings diverses gares Sud-Ouest	H	SPF	418	200	572	200	200	1.590
	Parkings diverses gares Sud-Est	H	SPF	374	200	246	320	320	1.460
	Parking Gent-Sint-Pieters	H	SPF	9.462	22.430	13.661	1.429	0	46.982
	Parking Brugge	H	SPF	3.362	350	269	0	0	3.981

Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Parking Landen	H	SPF	500	375	375	0	0	1.250
Parking Mechelen	H	SPF	0	600	600	0	0	1.200
Parking Oostende	H	SPF	4.231	5.500	5.500	7.000	0	22.231
Parking Dendermonde	H	SPF	10	0	0	0	0	10
Parking Opwijk	H	SPF	50	400	0	0	0	450
Parking Merelbeke	H	SPF	260	0	0	0	0	260
Parking Ronse	H	SPF	110	160	0	0	0	270
Parking Aalst (et aménagements)	H	SPF	1.520	3.500	4.500	3.700	600	13.820
Parkings diverses gares Nord-Ouest	H	SPF	1.500	400	400	400	400	3.100
Parkings diverses gares Nord-Est	H	SPF	1.995	400	400	400	400	3.595
Parkings diverses gares Centre	H	SPF	100	100	100	100	100	500
Parking Leuven (incl. Leuven Noord)	H	SPF	1.990	-340	1.000	4.000	5.000	11.650
Parking Kievit (Antwerpen Centraal)	H	FPR	780	0	0	0	0	780
Parking Arlon	H	SPF	45	56	0	0	0	100
Parking Auvelais	H	SPF	62	78	0	0	0	140
Parking Balen - Nete	H	SPF	90	0	0	0	0	90
Parking Begijnendijk	H	SPF	45	0	0	0	0	45
Parking Bokrijk	H	SPF	50	0	0	0	0	50
Parking Buggenhout	H	SPF	200	0	0	0	0	200
Parking Ciney	H	SPF	18	52	450	0	0	520
Parking Deinze	H	SPF	885	0	0	0	0	885
Parking Diepenbeek	H	SPF	25	135	0	0	0	160
Parking Diest	H	SPF	2	0	0	0	0	2
Parking Diksmuide	H	SPF	10	150	140	0	0	300
Parking Duffel	H	SPF	70	0	0	0	0	70
Parking Ecaussines	H	SPF	1	0	0	0	0	1
Parking Edingen	H	SPF	1.602	2.898	500	100	500	5.600
Parking Geel	H	SPF	97	0	0	0	0	97
Parking Halle	H	SPF	1.100	0	0	0	0	1.100
Parking Heist op den Berg	H	SPF	155	100	0	0	0	255

Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Parking Herentals	H	SPF	208	0	0	0	0	208
Parking Hove	H	SPF	200	320	0	0	0	520
Parking Jurbise	H	SPF	1	0	0	0	0	1
Parking Kalmthout	H	SPF	40	360	0	0	0	400
Parking Kontich	H	SPF	333	100	0	0	0	433
Parking Marbehan	H	SPF	223	228	0	0	0	450
Parking Marchienne au Pont	H	SPF	1	0	0	0	0	1
Parking Mouscron	H	SPF	27	3	0	0	500	530
Parking Olen	H	SPF	104	100	0	0	0	204
Parking Philippeville	H	SPF	27	3	0	0	0	30
Parking Roeselare	H	SPF	1.009	6.528	6.026	3.021	0	16.584
Parking Schoonaarde	H	SPF	5	400	0	0	0	405
Parking Silly	H	SPF	579	172	0	0	0	750
Parking Zinnik	H	SPF	267	183	0	0	0	450
Parking Tamines	H	SPF	134	17	0	0	0	150
Parking Testelt	H	SPF	100	186	0	0	0	286
Parking Tielen	H	SPF	309	0	0	0	0	309
Parking Tienen	H	SPF	240	200	0	0	0	440
Parking Tongeren	H	SPF	50	50	0	0	0	100
Parking Torhout	H	SPF	5	400	0	0	0	405
Parking Turnhout	H	SPF	232	0	0	0	0	232
Parking Walcourt	H	SPF	89	11	0	0	0	100
Parking Wareme	H	SPF	1	10	115	206	0	332
Parking Welkenraedt	H	SPF	254	131	265	0	0	650
Parking Wetteren	H	SPF	100	30	0	0	0	130
Parking Wezemaal	H	SPF	74	0	0	0	0	74
Parking Willebroek	H	SPF	5	200	200	0	0	405
Parking Zichem	H	SPF	100	160	0	0	0	260
Parking Manage	H	SPF	0	0	0	200	0	200
Parking La-Louvière Centre	H	SPF	0	0	0	0	500	500

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
	Parking Boechout	H	SPF	0	185	185	0	0	370
	Parking Visé	H	SPF	0	0	10	323	0	333
	Parking Ath	H	SPF	0	0	0	50	600	650
	Parking Quaregnon	H	SPF	0	15	125	0	500	640
	Parking de Louvain-LN	H	PRF	330	10.000	30.000	21.430	0	61.760
<b>Rames grande vitesse</b>				<b>30.521</b>	<b>22.001</b>	<b>252</b>	<b>172</b>	<b>72</b>	<b>53.017</b>
3300	TGV (Matériel roulant): Divers	B	FPR	1.412	45	46	44	44	1.591
3301	Acquisition 3 automotrices V250 (Bruxelles-Anvers-PB)	B	FPR	21.280	7.606	132	100	0	29.118
3802	Modernisation Thalys	B	FPR	1.828	9.481	60	14	14	11.396
3899	Introduction de GSM-R et ETCS sur matériel TGV	B	A71	4.352	0	0	0	0	4.352
			FPR	0	4.869	14	14	14	4.910
			UEU	1.649	0	0	0	0	1.649
<b>Locomotives</b>				<b>15.935</b>	<b>81.849</b>	<b>93.089</b>	<b>71.128</b>	<b>71.002</b>	<b>333.003</b>
3050	Locomotives électriques: Divers	B	SPF	325	200	200	200	200	1.125
3053	Acquisition 60 locomotives électriques	B	SPF	11.357	81.119	38.379	418	292	131.565
3054	Acquisition 40 locomotives électriques	B	SPF	0	0	54.000	70.000	70.000	194.000
3070	Divers locomotives de manoeuvre (B-Cargo)	B	FPR	790	520	500	500	500	2.810
3080	Locomotives diésel: Divers	B	FPR	46	10	10	10	10	86
3082	Acquisition 170 locomotives de manoeuvre types 77.1 et 77.2	B	FPR	3.417	0	0	0	0	3.417
<b>Automotrices D ou E</b>				<b>86.564</b>	<b>101.858</b>	<b>205.395</b>	<b>474.177</b>	<b>306.070</b>	<b>1.174.064</b>
3000	Automotrices électriques : Divers	B	SPF	1.150	500	500	500	500	3.150
3002	Acquisition de 95 automotrices électriques pour le RER	B	REM	46.523	34.204	112.521	161.535	25.000	379.783
3003	Acquisition 2e série automotrices électriques	B	SPF	0	0	30.400	135.800	147.200	313.400
3004	Acquisition 3e série automotrices électriques	B	SPF	0	0	0	114.000	70.000	184.000
3030	Autorails Diesel : divers	B	SPF	2.550	2.550	1.020	1.020	1.020	8.160
3031	Acquisition 96 autorails AR 41	B	SPF	357	179	90	0	0	626
3501	Modernisation automotrices AM 66-79	B	RER	4.503	0	0	0	0	4.503
			SPF	13.473	10.361	0	0	0	23.835
3502	Modernisation automotrices Break	B	SPF	11.408	33.811	42.152	42.116	42.108	171.596
3503	Modernisation automotrices quadruples	B	SPF	2.236	17.830	17.768	17.720	20.242	75.796
3995	Installation climatisation postes de conduite	B	SPF	4.363	2.422	944	1.486	0	9.215

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Voitures</b>				<b>119.020</b>	<b>87.071</b>	<b>20.586</b>	<b>5.315</b>	<b>340</b>	<b>232.332</b>
3100	Voitures: Divers	B	SPF	786	250	250	250	250	1.786
3101	Acquisition voitures M6	B	SPF	9.355	186	0	0	0	9.541
3103	Acquisition 90 voitures M6 supplémentaires	B	SPF	66.060	36.868	0	0	0	102.928
3104	Acquisition de 50 voiture M6 - 3ème option	B	SPF	17.850	30.170	0	0	0	48.020
3601	Modernisation voitures M4	B	SPF	1.211	0	0	0	0	1.211
3602	Modernisation voitures M5	B	SPF	20.377	19.597	20.336	5.065	90	65.465
3604	Voitures I6 Convertisseurs climatisation	B	SPF	3.381	0	0	0	0	3.381
<b>Wagons</b>				<b>23.585</b>	<b>49.287</b>	<b>22.787</b>	<b>22.787</b>	<b>13.287</b>	<b>131.733</b>
3400	Wagons: Divers (entreprise)	B	FPR	287	287	287	287	287	1.435
3401	Acquisition 200 wagons Smmns	B	FPR	9.000	13.500	0	0	0	22.500
3404	Acquisition wagons de diverses catégories	B	FPR	6.500	22.500	22.500	22.500	13.000	87.000
3405	Acquisition 200 wagons Shimmns	B	FPR	3.000	13.000	0	0	0	16.000
3900	Transformation wagons - divers	B	FPR	4.798	0	0	0	0	4.798
<b>Divers matériel roulant</b>				<b>34.360</b>	<b>34.988</b>	<b>27.062</b>	<b>20.140</b>	<b>9.641</b>	<b>126.191</b>
3996	ATLAS - GPS pour matériel roulant de TR	B	SPF	4.794	3.095	2.017	848	759	11.512
3997	Transformation matériel roulant : GSM-R	B	SPF	12.579	10.206	3.718	0	0	26.503
3999	Transformation matériel roulant : ETCS	B	FPR	1.038	170	306	268	268	2.050
			SPF	12.630	16.567	18.181	17.594	8.614	73.586
			UEU	3.320	4.950	2.840	1.430	0	12.540
<b>Informatique</b>				<b>203.934</b>	<b>132.348</b>	<b>101.533</b>	<b>60.701</b>	<b>60.974</b>	<b>559.490</b>
4600	Informatisation services généraux HOLDING + projets d'informatisation généraux	H	SPF	1.029	308	365	323	385	2.410
4610	Informatisation direction Stratégie et Coordination	H	SPF	15.642	12.752	14.892	13.177	15.700	72.163
4620	Informatisation direction Finances	H	SPF	800	0	0	0	0	800
4621	ERP	H	SPF	20.346	19.920	8.638	1.049	0	49.952
4630	Informatisation direction Human Recources	H	SPF	10.988	3.341	3.341	3.341	3.341	24.352
4631	Système de gestion HR	H	SPF	7.340	5.840	4.840	1.140	640	19.800
4650	Informatisation direction Patrimoine	H	SPF	955	849	1.008	892	1.062	4.765
4699	Renouvellement équipement bureautique HOLDING	H	SPF	1.194	1.000	1.000	1.000	1.000	5.194
4700	Informatisation services et divisions Administrateur Délégué	B	SPF	330	338	338	338	354	1.698

Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
4721 ERP	B	FPR	3.000	3.000	0	0	0	6.000
		SPF	26.032	22.354	12.284	732	0	61.402
4750 Informatisation Matériel	B	FPR	350	150	50	50	50	650
		SPF	2.650	900	800	650	600	5.600
4760 Informatisation Trains	B	SPF	7.332	12.498	12.670	6.739	5.920	45.159
4770 Informatisation Voyageurs	B	SPF	12.355	11.900	12.600	13.500	14.100	64.455
4771 Logiciels et études strategic management	B	SPF	150	150	150	150	150	750
		SPX	48.300	0	0	0	0	48.300
4772 VG - ICT Hardware - Bureautique	B	SPF	182	50	100	50	100	482
4775 Informatisation Voyageurs international	B	FPR	690	690	690	690	690	3.450
4780 Informatisation Marchandises	B	FPR	9.323	7.335	6.335	4.642	4.642	32.275
4790 Informatisation Achats et Logistique	B	SPF	300	300	300	300	300	1.500
4799 Renouvellement équipements informatique SNCB	B	SPF	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
4800 Informatisation services généraux Infrabel + projets d'informatisation généraux	I	SPF	4.199	3.722	2.356	964	964	12.206
4850 Informatisation direction Infrastructure et Achats	I	SPF	11.499	10.175	6.021	2.652	2.652	33.000
4860 Informatisation direction Réseau (incl. concentration dispatching)	I	SPF	7.222	6.350	3.870	1.688	1.688	20.817
4870 Informatisation direction Accès au réseau	I	SPF	5.710	3.284	2.861	1.326	1.326	14.508
4899 Renouvellement équipements bureautiques INFRABEL	I	SPF	2.519	1.642	2.524	1.808	1.808	10.302
<b>Télécommunications, information</b>			<b>26.984</b>	<b>17.129</b>	<b>14.107</b>	<b>9.918</b>	<b>8.100</b>	<b>76.238</b>
4001 Télécom (hors Réseau)	H	FPR	16	329	329	329	329	1.331
		SPF	4.415	3.000	3.000	3.000	3.000	16.415
4002 GSM - R	I	SPF	16.450	9.360	6.010	2.190	0	34.010
4003 MALAGA (Sécurité)	H	SPF	6.102	2.873	3.201	2.832	3.205	18.213
	I	SPF	0	1.567	1.567	1.567	1.567	6.269
<b>Ateliers du matériel</b>			<b>44.059</b>	<b>76.213</b>	<b>81.046</b>	<b>65.861</b>	<b>34.549</b>	<b>301.727</b>
6101 AC Mechelen	B	FPR	3.159	2.868	2.641	3.289	2.587	14.543
		SPF	4.373	3.760	4.188	4.918	5.427	22.666
6102 AC Salzinnes	B	FPR	2.713	3.529	2.315	1.915	1.915	12.387
		SPF	2.077	3.025	2.200	2.650	3.000	12.952

<b>Rubrique / projet</b>	<b>S</b>	<b>Fin</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>
6104 AC Salzennes : bancs d'essais de puissance HLD 77 et AR 41 (Voith)	B	FPR	150	0	0	0	0	150
6105 AC Salzennes : bancs d'essais HLE 13	B	FPR	200	0	0	0	0	200
6107 AC Salzennes : renouvellement voitures train de relevage	B	SPF	500	1.000	0	0	0	1.500
6201 AT Antwerpen-Noord	B	FPR	497	600	600	600	600	2.897
		SPF	1.475	210	210	210	210	2.315
6202 AT Charleroi-sud	B	FPR	437	1.044	225	150	150	2.006
		SPF	1.036	708	375	200	225	2.544
6203 AT TGV Forest	B	FPR	656	600	600	600	600	3.056
		SPF	1.139	1.000	510	510	10	3.169
6204 AT Hasselt	B	FPR	191	600	600	600	600	2.591
		SPF	1.148	537	220	220	220	2.345
6205 AT Kinkempois	B	FPR	220	374	600	600	600	2.394
		SPF	165	300	300	150	650	1.565
6206 AT Merelbeke	B	FPR	787	600	600	600	600	3.187
		SPF	804	274	974	74	574	2.700
6207 AT Oostende	B	FPR	888	600	600	600	600	3.288
		SPF	3.454	547	1.200	240	240	5.680
6208 AT Schaerbeek	B	FPR	1.072	1.274	600	600	600	4.146
		SPF	2.919	1.793	1.037	2.037	37	7.823
6209 AT Stockem	B	FPR	328	365	400	400	400	1.893
		SPF	780	220	220	220	220	1.660
6210 Nouvel AT Melle	B	FPR	0	0	0	2.500	5.000	7.500
		SPF	50	10.350	19.000	22.000	1.000	52.400
6211 Nouvel AT Angleur	B	FPR	50	1.050	1.050	2.000	1.500	5.650
		SPF	400	18.000	20.000	10.000	0	48.400
6214 AT Kinkempois: carwash couvert PET Liers (LSL)	B	SPF	45	3.190	915	0	0	4.150
6215 AT OOSTENDE: carwash	B	SPF	150	0	0	0	0	150
6216 AT Charleroi: Aménagement faisceau cour côté Chatelet	B	SPF	3.722	0	0	0	0	3.722
6217 AT Charleroi: Hall extérieur RER	B	FPR	10	100	860	0	0	970
		SPF	45	2.450	700	0	0	3.195

Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
6218 AT Charleroi: Car-wash	B	SPF	15	40	4.490	0	0	4.545
6221 AT Kinkempois: PE Ottignies	B	FPR	0	41	21	21	0	82
		SPF	1.576	4.267	6.501	1.884	0	14.228
6222 AT Merelbeke: Car-wash PET Kortrijk	B	SPF	55	4.140	0	0	0	4.195
6223 AT TGV Forest : carwash couvert Petite Ile	B	SPF	15	0	0	40	4.140	4.195
6225 AT Charleroi-Sud - automatisation signalisation et commande aiguillages	B	SPF	594	2.117	0	0	0	2.711
6226 AT Kinkempois - Stand d'entretien polyvalent PET LIERS	B	SPF	0	1.200	2.550	0	0	3.750
6227 AT Kinkempois - PE Welkenraedt	B	FPR	0	7	70	70	0	147
		SPF	0	0	1.500	1.000	0	2.500
6229 AT Schaerbeek - Car-wash couvert PET Schaerbeek	B	SPF	15	0	30	3.190	960	4.195
6301 AC Gentbrugge	B	FPR	722	725	355	300	300	2.402
		SPF	2.272	262	257	57	57	2.905
6302 AC Cuesmes	B	FPR	1.274	1.125	1.140	1.025	1.135	5.699
		SPF	1.069	1.080	300	300	300	3.049
6303 CHW Monceau	B	FPR	173	18	18	18	18	245
		SPF	5	5	5	5	5	25
6304 CHW Kinkempois	B	FPR	141	18	18	18	18	213
		SPF	10	10	10	10	10	50
6305 CHW Antwerpen-Noord	B	FPR	268	33	33	33	33	400
6306 CHW Merelbeke	B	FPR	186	158	8	8	8	368
		SPF	10	0	0	0	0	10
6309 AC Gentbrugge - remplacement tôles ondulées amiante-ciment	B	SPF	20	0	0	0	0	20
<b>Ateliers infrastructure</b>			<b>50.624</b>	<b>34.812</b>	<b>18.910</b>	<b>11.396</b>	<b>13.396</b>	<b>129.138</b>
1601 CLI (Centre Logistique Infrastructure)	I	SPF	32.494	28.916	12.014	5.500	5.500	84.424
1604 Construction d'un Centre de Production Infrastructure (CPI) à Schaerbeek	I	SPF	11.249	0	0	0	0	11.249
1611 Ateliers Infra Schaerbeek	I	SPF	2.810	2.225	2.725	2.225	3.225	13.209
1612 Ateliers Infra Roulers-Wondelgem	I	SPF	120	241	241	241	241	1.084
1613 Ateliers Infra Etterbeek	I	SPF	2.810	2.225	2.725	2.225	3.225	13.209
1614 Ateliers Infra Bascoup	I	SPF	950	964	964	964	964	4.808
1699 Infra divers	I	SPF	191	241	241	241	241	1.155

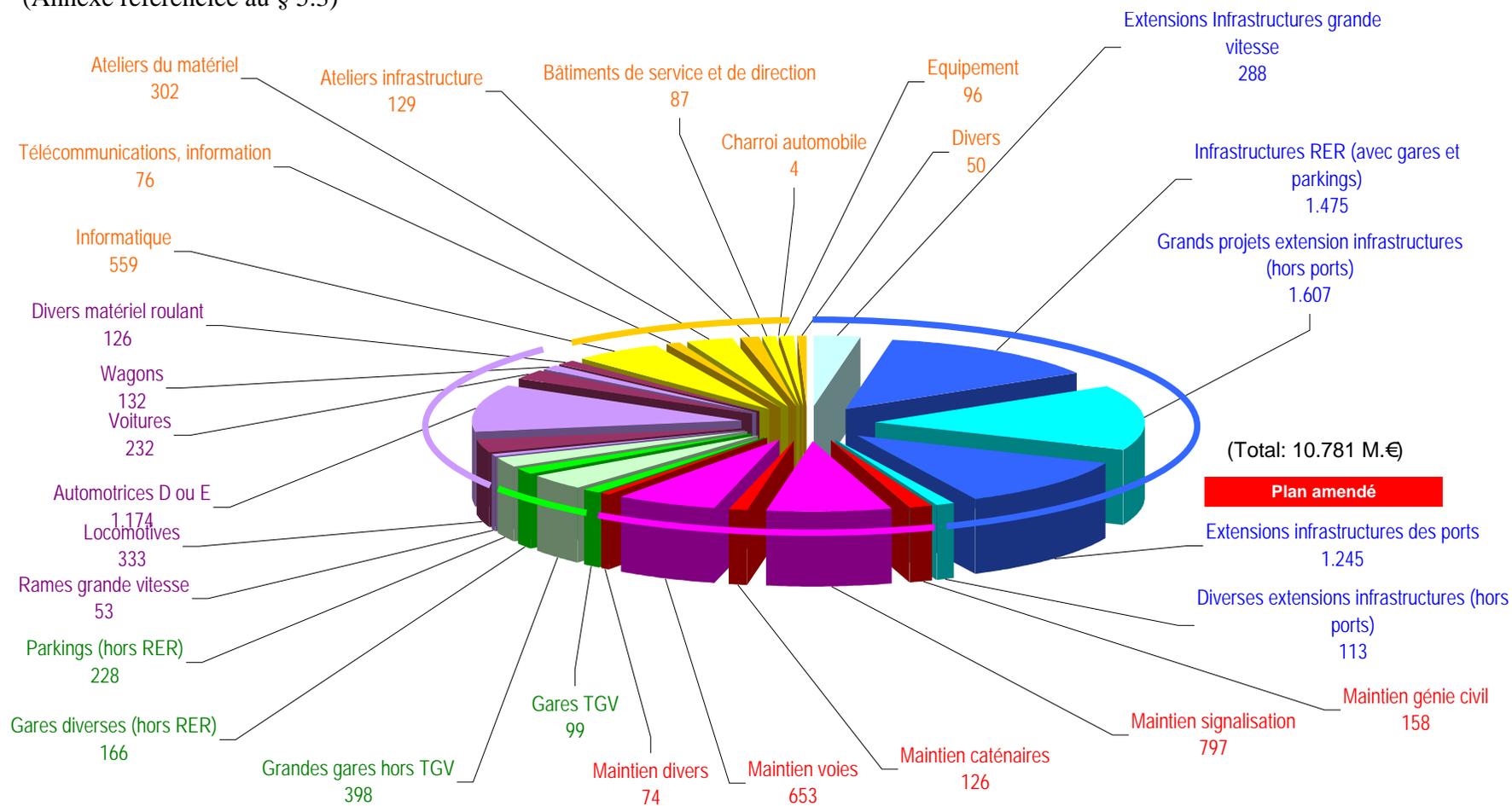
Rubrique / projet	S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Bâtiments de service et de direction</b>			<b>20.561</b>	<b>14.084</b>	<b>21.261</b>	<b>14.238</b>	<b>17.105</b>	<b>87.249</b>
1171 Bâtiments de service 'Réseau' - District Centre	I	SPF	1.050	241	241	241	241	2.014
1172 Bâtiments de service 'Réseau' - District Nord-Est	I	SPF	400	1.241	1.741	991	991	5.364
1173 Bâtiments de service 'Réseau' - District Nord-Ouest	I	SPF	400	1.241	1.741	991	991	5.364
1174 Bâtiments de service 'Réseau' - District Sud-Est	I	SPF	100	241	241	241	241	1.064
1175 Bâtiments de service 'Réseau' - District Sud-Ouest	I	SPF	100	241	241	241	241	1.064
1672 Bâtiments de service Infrastructure - District Nord-Est	I	SPF	185	241	241	241	241	1.149
1673 Bâtiments de service Infrastructure - District Nord-Ouest	I	SPF	185	241	241	241	241	1.149
1674 Bâtiments de service Infrastructure - District Sud-Est	I	SPF	79	241	241	241	241	1.043
1675 Bâtiments de service Infrastructure - District Sud-Ouest	I	SPF	79	241	241	241	241	1.043
2501 Bâtiments de service (hors Réseau et Infra) - District Centre	H	FPR	175	175	175	0	0	525
		SPF	785	1.390	1.000	1.000	1.000	5.175
2502 Bâtiments de service (hors Réseau et Infra) - District Nord-Est	H	FPR	50	0	0	0	0	50
		SPF	372	1.556	3.672	3.000	3.000	11.600
2503 Bâtiments de service (hors Réseau et Infra) - District Nord-Ouest	H	FPR	75	75	75	75	75	375
		SPF	6.217	-1.288	7.130	-32	-65	11.962
		TRS	0	2.000	0	4.000	7.000	13.000
2504 Bâtiments de service (hors Réseau et Infra) - District Sud-Est	H	FPR	100	100	100	100	0	400
		SPF	2.083	500	639	125	125	3.471
2505 Bâtiments de service (hors Réseau et Infra) - District Sud-Ouest	H	FPR	300	300	300	300	300	1.500
		SPF	3.450	1.000	1.500	1.000	1.000	7.950
2506 Bâtiments de direction	H	FPR	275	275	0	0	0	550
		SPF	1.915	1.980	0	0	0	3.895
8100 B-MD Bâtiments de service	B	FPR	2.187	1.851	1.500	1.000	1.000	7.538
<b>Charroi automobile</b>			<b>1.950</b>	<b>553</b>	<b>443</b>	<b>663</b>	<b>550</b>	<b>4.160</b>
5002 Charroi automobile B-Holding	H	SPF	1.800	440	330	550	550	3.670
9299 Véhicules automobiles SNCB	B	FPR	150	113	113	113	0	490
<b>Equipement</b>			<b>29.739</b>	<b>14.765</b>	<b>17.156</b>	<b>16.848</b>	<b>17.560</b>	<b>96.068</b>
1601 CLI (Centre Logistique Infrastructure)	I	SPF	100	967	1.808	2.008	1.808	6.693
1603 Acquisition engins lourds Infrabel	I	SPF	13.749	8.952	9.250	9.850	9.850	51.652

Rubrique / projet		S	Fin	2008	2009	2010	2011	2012	Total
1605	Acquisition automobiles Infrabel	I	SPF	4.005	458	1.808	1.008	1.808	9.089
3994	Installations gasoil	B	SPF	770	400	300	0	0	1.470
9111	Divers SECURAIL	H	SPF	150	100	100	100	100	550
9190	Divers LABO	H	FPR	10	10	10	10	10	50
			SPF	220	100	100	100	100	620
9290	Divers Achats et Logistique	B	FPR	9.115	1.708	1.708	1.708	1.708	15.948
			SPF	1.620	2.069	2.071	2.062	2.174	9.996
<b>Divers</b>				<b>12.104</b>	<b>11.839</b>	<b>9.919</b>	<b>8.437</b>	<b>7.658</b>	<b>49.957</b>
2500	Gestion d'immobilière - Département	H	FPR	570	413	429	2.434	1.769	5.615
			SPF	20	0	0	0	0	20
2601	Budget Directeur District CE	H	SPF	75	75	75	75	75	375
2602	Budget Directeur District NO	H	SPF	75	75	75	75	75	375
2603	Budget Directeur District NW	H	SPF	75	75	75	75	75	375
2604	Budget Directeur District SE	H	SPF	75	75	75	75	75	375
2605	Budget Directeur District SO	H	SPF	75	75	75	75	75	375
3998	TR: Divers	B	FPR	25	25	25	25	25	125
			SPF	1.759	1.381	840	690	650	5.320
5001	FM divers	H	FPR	460	435	425	20	20	1.360
6100	M : divers	B	FPR	25	25	25	25	25	125
7000	Accueil voyageurs	B	SPF	1.540	1.200	1.240	1.200	1.240	6.420
7050	VGn - distributeur	B	SPF	1.063	500	900	750	650	3.863
7100	Investissements Divers VGi transporteur	B	FPR	1.391	620	625	630	635	3.901
7998	VGn - mobilier des locaux de service et outils de production	B	SPF	400	350	400	350	400	1.900
7999	Investissements Divers VGi	B	FPR	1.840	691	691	691	691	4.605
8000	Investissements divers MD	B	FPR	60	60	60	60	60	300
8200	B-MD Equipements d'infrastructure	B	FPR	341	300	300	300	300	1.541
9001	Divers CPS	H	SPF	669	10	10	10	10	709
9002	Divers Sécurité&Environnement	H	SPF	10	10	10	10	10	50
9004	Divers Finances	H	SPF	50	50	50	50	50	250

<b>Rubrique / projet</b>	<b>S</b>	<b>Fin</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>
9005 Divers Human Ressources	H	SPF	600	100	100	100	100	1.000
9012 Divers Communication	H	FPR	0	10	10	10	10	40
		SPF	178	100	100	100	100	578
9100 Investissements services généraux HOLDING	H	FPR	0	50	50	50	50	200
9180 H-P&E : divers	H	FPR	0	10	10	10	10	40
		SPF	70	70	70	70	70	350
9181 H-P&E : Musée du Chemin de Fer	H	SPF	657	5.054	3.174	477	408	9.770
<b>Régularisations financières</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
9932 Subsidés UE	I	SPF	0	-20.900	-10.920	-10.320	-7.733	-49.873
		TGM	-5.200	0	0	0	0	-5.200
		UEU	5.200	20.900	10.920	10.320	7.733	55.073

**Annexe III. DÉTAIL GRAPHIQUE DU PLANNING DES PROJETS**

(Annexe référencée au § 5.3)



Annexe IV. ECART ENTRE PLANNING DES PROJETS ET PLANNING FINANCIER

(Annexe référencée au § 6.1)

Données concernant uniquement les projets financés par le SPF.

**Tableau par grandes catégories de projets**

Rubrique	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Extensions infrastructures</b>						
Planning projets	176.813	266.156	392.083	402.922	372.499	1.610.474
Planning financier	176.813	240.661	308.764	284.411	339.879	1.350.528
<b>Maintien capacité infrastructure</b>						
Planning projets	425.291	367.699	339.855	318.837	336.180	1.787.862
Planning financier	425.291	340.699	330.855	292.707	325.113	1.714.665
<b>Gares et parkings (hors RER)</b>						
Planning projets	172.199	181.480	168.574	125.219	98.741	746.213
Planning financier	172.199	166.740	171.662	131.691	100.282	742.575
<b>Matériel roulant</b>						
Planning projets	196.242	265.911	229.956	407.017	361.275	1.460.401
Planning financier	196.242	265.911	229.956	407.017	361.275	1.460.401
<b>ICT</b>						
Planning projets	169.240	137.973	108.236	64.909	63.365	543.722
Planning financier	169.240	133.973	108.252	63.509	60.865	535.838
<b>Outil de production</b>						
Planning projets	120.374	118.091	121.481	85.753	55.803	501.502
Planning financier	120.374	112.091	114.081	77.153	49.803	473.502
<b>Divers</b>						
Planning projets	7.392	9.200	7.269	4.182	4.063	32.105
Planning financier	7.392	9.087	7.231	4.182	4.063	31.955
<b>Elements financiers</b>						
Planning projets	0	-20.900	-10.920	-10.320	-7.733	-49.873
Planning financier	0	-20.900	-10.920	-10.320	-7.733	-49.873
<b>Total</b>						
Planning projets	1.267.550	1.325.610	1.356.534	1.398.519	1.284.192	6.632.406
Planning financier	1.267.550	1.248.263	1.259.881	1.250.350	1.233.547	6.259.592

**Tableau par société**

Rubrique	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>SNCB<sup>13</sup></b>	288.762	386.887	348.740	490.542	411.298	1.926.229
<b>Infrabel</b>						
Planning projets	799.285	780.694	868.949	821.045	801.617	4.071.591
Planning financier	799.285	718.244	769.306	667.226	748.924	3.702.986
<b>SNCB-Holding</b>						
Planning projets	179.503	158.030	138.845	86.932	71.276	634.586
Planning financier	179.503	143.132	141.835	92.582	73.324	630.376

<sup>13</sup> Pour la SNCB, le planning des projets et le planning financier sont identiques

Annexe V. RÉPARTITIONS ENTRE SOCIÉTÉS

(Annexe référencée au § 6.3).

La répartition de la dotation de base SPF entre sociétés est décrite au § 6.3 et les autres éléments financiers (à savoir tantôt des ressources financières tantôt des investissements physiques) se répartissent comme suit entre les sociétés du Groupe SNCB.

**Dotation complémentaire ETCS**

Cette dotation spécifique de 4.352 k€(voir § 3.4) est affectée directement à la SNCB.

**Fonds RER**

La part du fonds RER (voir § 3.5) à utiliser entre 2008 et 2012 est répartie comme suit entre Infrabel, la SNCB-Holding et la SNCB sur base des plannings financiers.

Société	Montant k€
Infrabel	1.371.305
SNCB-Holding	72.331
SNCB	4.503
Total	1.448.139

**Emprunt pour l'achèvement du TGV**

La dotation prévue pour le remboursement de l'emprunt TGV (voir § 3.6), à savoir 70.059 k€, est destinée à la SNCB-Holding.

Les montants empruntés serviront à financer des investissements se répartissant comme suit pour la période 2008-2012.

Société	Montant k€
Infrabel	156.428
SNCB-Holding	38.756
Total	195.184

**Préfinancements par emprunts**

Le remboursement des emprunts contractés par la SNCB-Holding (voir § 3.7) sera couvert par les prélèvements sur la dotation SPF attribuée à la SNCB-Holding (ils s'élèvent à 218.101 k€et sont inclus dans le calcul de la dotation SPF au § 6.3).

Les investissements financés par les SPV se feront au profit d'Infrabel et de la SNCB-Holding et se répartiront comme suit.

Société	Montant k€
Infrabel	474.586
SNCB-Holding	61.760
Total	536.346

### **Financements par des PPP**

Les investissements financés par des PPP (voir § 3.7 et 3.8) sont destinés à Infrabel. Les montants investis et les redevances à payer (redevances comprises dans le calcul de la dotation SPF d’Infrabel au § 6.3) se répartissent comme suit entre les deux projets concernés.

Projet	Redevances k€	Investissements k€
Liefkenshoekspoorverbinding	65.215	765.310
Diabolo	36.000	271.400
Total	101.215	1.036.710

### **Financement du matériel RER**

Le matériel RER sera financé par leasing (voir § 3.9). Les charges de ce leasing assumées par la SNCB-Holding seront couvertes par une dotation spécifique de 72.953 k€ versée par l’Etat à la SNCB-Holding.

Pour la période 2008-2012 les charges liées à l’acquisition de ce matériel pour la SNCB s’élèvent à 379.783 k€

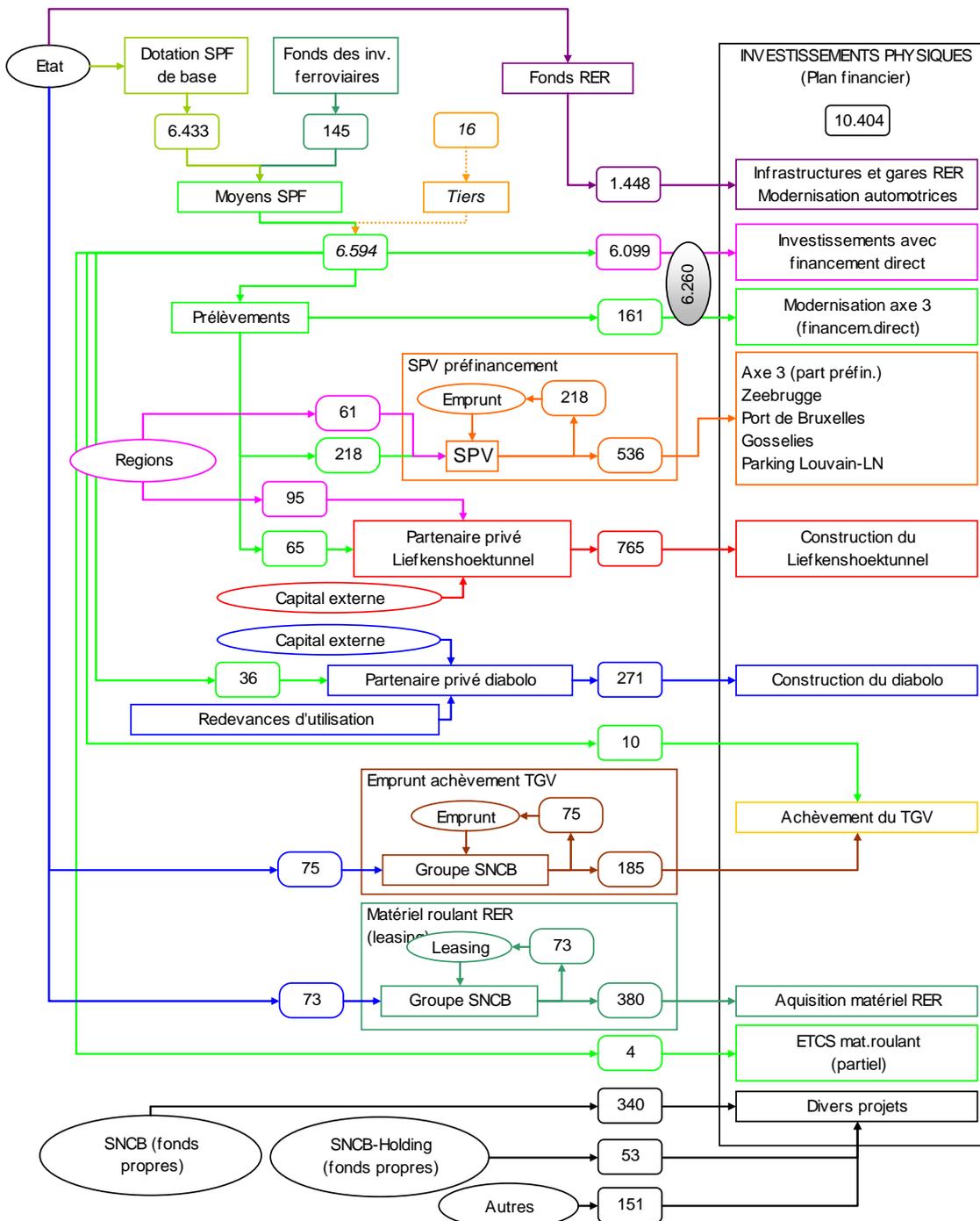
### **Autres éléments financiers**

La répartition entre sociétés des autres éléments financiers (fonds propres et autres sources de financement) est décrite dans les § 3.10 et 3.11 et peut se résumer comme suit.

Société	Fonds propres k€	Union Européenne k€	Total k€
Infrabel	0	75.073	75.073
Holding	53.125	0	53.125
SNCB	340.473	14.189	354.662
Total	393.598	89.262	482.860

Annexe VI. LIAISON ENTRE FLUX FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS PHYSIQUES

(Annexe référenciée au § 6.5).



### Annexe 3

## Méthodologie de planification et de suivi des investissements

### Préambule

- (i). Afin de préserver, après réorganisation de la SNCB au 1<sup>er</sup> janvier 2005, une approche commune en matière de planification et de monitoring des investissements ferroviaires par les trois nouvelles sociétés ainsi qu'un système uniforme de suivi et de contrôle par l'Etat, la présente annexe est identique pour les contrats de gestion des SA SNCB Holding, Infrabel et SNCB. Dans le texte qui suit, le co-contractant de l'Etat est désigné avec le terme générique « *Société* ». Toute modification au format des documents dont il est question dans la présente annexe, qui risque d'hypothéquer l'approche commune en matière de planification, de monitoring et de suivi, fera l'objet de concertation entre les trois *Sociétés* et la Direction générale Transport terrestre.
- (ii). Le Comité d'Investissement assurera la bonne coordination des plans pluriannuels et programmes annuels d'investissements des trois *Sociétés*.
- (iii). La présente annexe définit les différents instruments de planification, de monitoring, de suivi et de contrôle des investissements ferroviaires et décrit les formats de présentation et des rapports

### PLANIFICATION DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES, SUIVI ET CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION

Les quatre instruments suivants sont actuellement utilisés pour la planification des investissements ferroviaires et interviennent dans le monitoring, le suivi et le contrôle de ces investissements, aussi bien en interne de la *Société* qu'en externe par la Direction générale Transport terrestre (DGTT) :

- le **plan d'investissements pluriannuel**, qui détermine la planification à long terme;

### Bijlage 3

## Methode voor planning en opvolging van investeringen

### Voorwoord

- (i). Teneinde na de reorganisatie van de NMBS op 1 januari 2005 een gemeenschappelijke benadering te behouden inzake planning en monitoring van de spoorweginvesteringen door de drie nieuwe ondernemingen alsook een eenvormig systeem voor de opvolging en de controle door de Staat, is deze bijlage identiek voor de beheerscontracten van de NV's NMBS Holding, Infrabel en NMBS. In de hierna volgende tekst wordt de medecontractant van de Staat aangeduid met de generieke term « *Maatschappij* ». Iedere wijziging aan de format van de documenten waarvan sprake in deze bijlage, die de gemeenschappelijke benadering inzake planning, monitoring en opvolging in het gedrang zou kunnen brengen, zal het voorwerp zijn van overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het Directoraat-Generaal Vervoer te Land.
- (ii). Het Investeringscomité zorgt voor de goede coördinatie van de meerjareninvesteringsplannen en de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen*.
- (iii). Deze bijlage definieert de verschillende instrumenten voor planning, monitoring, opvolging en controle van de spoorweginvesteringen en beschrijft de formats voor de presentatie en de rapporten.

### PLANNING VAN DE SPOORWEGINVESTERINGEN, OPVOLGING EN CONTROLE VAN DE UITVOERING

De volgende vier instrumenten worden momenteel gebruikt voor de planning van de spoorweginvesteringen en spelen een rol in de monitoring, de opvolging en de controle van die investeringen, zowel intern binnen de *Maatschappij* als extern door het Directoraat-Generaal Vervoer te Land (DGVL):

- het **meerjareninvesteringsplan**, dat de planning op lange termijn bepaalt;

- le **programme d'investissements annuel** ou le **budget d'investissements**, qui fournit, sur base annuelle, une interprétation plus précise du plan pluriannuel;
- les **dossiers de projet**, qui fournissent la description, la planification, l'estimation des coûts et les prévisions budgétaires ainsi que les instruments de suivi pour les projets d'investissements ferroviaires caractérisés par une durée de réalisation délimitée par une date de fin de projet, à distinguer des projets à caractère continu, pour lesquels des **dossiers collectifs** sont établis;
- le dossier relatif à la **décision d'investissements** (appelée « feu vert » après avis favorable de la DGTT) qui fournit les informations détaillées sur la nature, le planning et le coût d'exécution des différents investissements (prestations en régie, marchés de travaux, de services ou de fournitures, etc.) faisant partie d'un projet.
- het **jaarlijks investeringsprogramma** of het **investeringsbudget**, dat op jaarbasis een precieze interpretatie geeft van het meerjarenplan;
- de **projectdossiers**, die de omschrijving, de planning, de kostenraming en de budgettaire ramingen geven, alsook de opvolgingsinstrumenten voor de spoorweginvesteringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die begrensd wordt door een einddatum van het project, en moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld;
- het dossier met betrekking tot de **investeringsbeslissing** (« groen licht » genoemd na gunstig advies van het DGVL) dat de gedetailleerde inlichtingen geeft over de aard, de planning en de uitvoeringskosten van de verschillende investeringen (prestaties in eigen beheer, opdrachten voor de aanneming van werken, diensten of leveringen enz.) die deel uitmaken van een project.

Les chapitres I à IV ci-dessous décrivent en détail chacun de ces quatre instruments ainsi que les mécanismes de suivi et de contrôle y relatifs.

De hoofdstukken I tot IV hierna beschrijven in detail elk van die vier instrumenten, alsook de mechanismen voor opvolging en controle die daarop betrekking hebben.

Le chapitre V décrit la procédure de migration préconisée en vue de l'abandon, à terme, du dernier outil (avis préalable de la DGTT sur la décision d'investissements) en faveur du troisième outil (documents de projet), qui, à l'heure actuelle, est en cours de déploiement.

Hoofdstuk V beschrijft de aanbevolen migratieprocedure met het oog op het – op termijn – afzien van het laatste instrument (voorafgaand advies van het DGVL over de investeringsbeslissing) ten gunste van het derde instrument (projectdocumenten), die momenteel wordt ontwikkeld.

## I. LE PLAN D'INVESTISSEMENTS PLURIANNUEL

Le plan d'investissements pluriannuel de la *Société* comprend le planning des investissements ferroviaires sur plusieurs années en matière d'acquisition, de construction et de maintien de l'infrastructure ferroviaire et le planning des investissements en matériel roulant.

La coordination entre les plans d'investissements pluriannuels des trois *Sociétés* est assurée par le Comité d'Investissement.

## I. HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij* omvat de planning van de spoorweginvesteringen over meerdere jaren met betrekking tot de verwerving, de bouw en de instandhouding van de spoorweginfrastructuur en de planning van de investeringen in rollend materieel.

De coördinatie tussen de meerjareninvesteringsplannen van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

## I.1 CONTENU ET FORME DU PLAN D'INVESTISSEMENTS PLURIANNUEL

Le plan d'investissements pluriannuel, tous modes de financement confondus, comprend au moins les éléments suivants :

1. La description et l'analyse du contexte européen et belge dans lequel le trafic ferroviaire évolue, notamment en matière de mobilité et en matière de sécurité d'exploitation.
2. L'état d'avancement en ce qui concerne l'exécution du plan pluriannuel précédent.
3. Les objectifs du nouveau plan d'investissements (objectifs stratégiques et spécifiques, aussi bien en matière de mobilité qu'en matière du niveau de sécurité d'exploitation), avec les références nécessaires aux décisions prises par les autorités compétentes.
4. La présentation du nouveau plan d'investissements pluriannuel, comprenant entre autres les documents suivants :

Un **tableau récapitulatif global**, établi selon un schéma clair et fixe pour toute la durée du plan, qui montre pour chaque année du plan le financement nécessaire quel que soit le mode de financement, pour chacune des six rubriques mentionnées ci-dessous et leurs subdivisions.

Les rubriques, les sous-rubriques et les subdivisions sont les suivantes :

### **Rubrique I - Infrastructure : Investissements sur lignes classiques (non LGV).**

- I.1 Investissements d'intérêt général
- I.2 Modernisation des nœuds (dont Bruxelles, Anvers, Gand, Charleroi et Liège, respectivement numérotés de I.2.1 à I.2.5)
- I.3 Modernisation des grands axes (8 axes, resp. numérotés de I.3.1 à I.3.8)
- I.4 Modernisation des axes secondaires
- I.5 Modernisation des voies accessoires
- I.6 Infrastructure marchandises (scindé de I.6.1 à I.6.6)
- I.7 Ouvrages d'art
- I.8 Passages à niveau
- I.9 Installations de sécurité
- I.10 Accueil de la clientèle

## I.1 INHOUD EN VORM VAN HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het meerjareninvesteringsplan omvat, alle financieringswijzen samen genomen, ten minste de volgende elementen:

1. De beschrijving en de analyse van de Europese en Belgische context waarbinnen het spoorwegverkeer evolueert, meer bepaald inzake mobiliteit en exploitatieveiligheid.
2. De toestand van de vorderingen met betrekking tot de uitvoering van het vorige meerjarenplan.
3. De doelstellingen van het nieuwe investeringsplan (strategische en specifieke doelstellingen, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van de exploitatieveiligheid), met de nodige verwijzingen naar de door de bevoegde overheden genomen beslissingen.
4. De voorstelling van het nieuwe meerjareninvesteringsplan dat onder andere de volgende documenten omvat:

Een **globale overzichtstabel**, opgesteld volgens een duidelijk en vast schema voor de volledige duur van het plan, dat voor elk jaar van het plan de vereiste financiering geeft, ongeacht de financieringswijze, voor elk van de zes rubrieken en hun onderafdelingen die hierna zijn vermeld.

De rubrieken, subrubrieken en onderafdelingen zijn de volgende:

### **Rubriek I - Infrastructuur: Investerings op de klassieke lijnen (niet-HSL).**

- I.1 Investerings van algemeen belang
- I.2 Modernisering van de knooppunten (waaronder Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik, respectievelijk genummerd van I.2.1 tot I.2.5)
- I.3 Modernisering van de grote assen (8 assen, respectievelijk genummerd van I.3.1 tot I.3.8)
- I.4 Modernisering van de secundaire assen
- I.5 Modernisering van de zijsporen
- I.6 Goedereninfrastructuur (opgesplitst van I.6.1 tot I.6.6)
- I.7 Kunstwerken
- I.8 Overwegen
- I.9 Veiligheidsinstallaties
- I.10 Klantenonthaal

I.11 Réseau Express Régional (RER)

I.12 Mobilité Bruxelles

## **Rubrique II - Infrastructure : Investissements Bâtiments de service/Restructuration**

II.1 Bâtiments de service

II.2 Moyens de production/Restructuration et équipements

## **Rubrique III - Investissements Lignes Grande Vitesse (LGV)**

III.1 Infrastructure (III.1.1 à III 1.8)

III.2 Matériel roulant

## **Rubrique IV - Matériel roulant**

IV.1 Trafic voyageurs (ventilé en automotrices, voitures et locomotives, resp. numérotées de IV.1.1 à IV.1.3)

IV.2 Trafic marchandises

IV.3 Ateliers et divers

## **Rubrique V - Informatique et Services généraux**

Le numéro et la dénomination de ces (sous-) rubriques et de leurs subdivisions ne peuvent être modifiés. De nouvelles rubriques et/ou (sous-)rubriques et/ou autres subdivisions peuvent cependant être ajoutées, pour autant qu'elles soient nécessaires, selon l'évolution de la nature et des caractéristiques des investissements ferroviaires. De tels ajouts se feront en concertation avec la DGTT.

Ce tableau récapitulatif global comprend aussi, par ligne et dans des colonnes séparées :

- le montant, en K€ courants, des investissements éventuellement déjà réalisés au préalable en ce qui concerne les projets d'extension de capacité;
- le total du financement nécessaire pour le plan pluriannuel (en K€ constants);
- le montant, en K€ constants, du financement à planifier éventuellement après la période couverte par le plan pluriannuel en ce qui concerne les projets d'extension de capacité.

Ce tableau récapitulatif mentionne aussi, par année (colonne) :

- l'investissement total;
- le sous-total de chaque (sous-) rubrique;
- Un tableau récapitulatif du plan

I.11 Gewestelijk ExpresNet (GEN)

I.12 Mobiliteit Brussel

## **Rubriek II - Infrastructuur: Investerings Dienstgebouwen / Herstructurering**

II.1 Dienstgebouwen

II.2 Productiemiddelen / Herstructurering en uitrustingen

## **Rubriek III - Investerings Hogesnelheidslijnen (HSL)**

III.1 Infrastructuur (III.1.1 tot III 1.8)

III.2 Rollend materieel

## **Rubriek IV - Rollend materieel**

IV.1 Reizigersverkeer (opgesplitst in motorrijtuigen, rijtuigen en locomotieven, respectievelijk genummerd van IV.1.1 tot IV.1.3)

IV.2 Goederenverkeer

IV.3 Werkplaatsen en diversen

## **Rubriek V - Informatica en Algemene diensten**

Het nummer en de benaming van deze (sub)rubrieken en hun onderafdelingen mogen niet worden gewijzigd. Nieuwe rubrieken en/of (sub)rubrieken en/of andere onderafdelingen kunnen evenwel worden toegevoegd, in zoverre ze noodzakelijk zijn, en volgens de evolutie van de aard en de karakteristieken van de spoorweginvesteringen. Zulke toevoegingen moeten gebeuren in overleg met het DGVL.

Deze globale overzichtstabel omvat ook, per lijn en in aparte kolommen:

- het bedrag, in courante K€, van de investeringen die eventueel reeds vooraf werden gerealiseerd met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding;
- het totaal van de financiering die noodzakelijk is voor het meerjarenplan (in constante K€);
- het bedrag, in constante K€, van de financiering die eventueel moet worden gepland na de periode die gedekt wordt door het meerjarenplan met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding.

Deze overzichtstabel vermeldt ook, per jaar (kolom):

- de totale investering;
- het subtotaal van elke (sub)rubriek.
- Een overzichtstabel van het

d'investissements pluriannuel avec le **découpage du plan en projets d'investissements**. Ce tableau contient tous les numéros de projets envisagés, les intitulés exacts des projets, l'estimation totale de chaque projet, les dépenses réalisées avant la période couverte par le plan, le financement prévu par le plan ainsi que les dépenses à réaliser après la période couverte par le plan. Ce tableau fera ressortir clairement la ventilation, par projet, entre le maintien et l'extension de capacité.

- Les **sources de financement** et les montants financés par chaque source de financement. Les sources de financement suivantes sont différenciées :
    - l'Etat fédéral, où il faut distinguer : les crédits budgétaires du SPF Mobilité et Transports, le Fonds RER et, le cas échéant d'autres fonds (à spécifier);
    - les autorités régionales, en cas de pré ou cofinancement;
    - les éventuels véhicules de financements autres, comme par exemple les Partenariats Publics-Privés (PPP);
    - le financement propre au TGV (solde du préfinancement de la Financière TGV);
    - la *Société*, où il faut distinguer : les fonds propres, les emprunts et les financements alternatifs;
    - des tiers, pour lesquels il est nécessaire de stipuler de quelle institution qu'il s'agit (Union européenne, pays limitrophes, etc.).
  - Cette information est complétée par toutes les informations utiles relatives au financement du plan d'investissements.
  - La **répartition régionale** des investissements ferroviaires, plus spécifiquement les investissements localisables à charge de l'Etat fédéral, qui ont trait à l'infrastructure du réseau intérieur. L'aperçu global du co- et du préfinancement par les régions sera également fourni.
  - Des **informations complémentaires** par rapport aux principaux projets d'investissements. Cette information complémentaire est donnée selon le modèle de la fiche de projet, voir point III.
- **meerjareninvesteringsplan met de opdeling van het plan in investeringsprojecten.** Deze tabel bevat al de nummers van de beoogde projecten, de juiste titels van de projecten, de totale raming van elk project, de gedane uitgaven vóór de periode die gedekt is door het plan, de door het plan geplande financiering alsook de uitgaven die gedaan moeten worden na de periode die door het plan is gedekt. Uit deze tabel moet duidelijk blijken hoe, per project, de opdeling is tussen het capaciteitsbehoud en de capaciteitsuitbreiding.
  - De **financieringsbronnen** en de bedragen die worden gefinancierd door elke financieringsbron. De volgende financieringsbronnen worden onderscheiden:
    - de federale Staat, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt: de begrotingskredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds en, in voorkomend geval, andere fondsen (te specificeren);
    - de gewestelijke overheden, in geval van pre- of cofinanciering;
    - de eventuele andere financieringsmiddelen, zoals bijvoorbeeld de Publiek-Private Samenwerkingen (PPS);
    - de financiering die eigen is aan de HST (saldo van de prefinanciering van de NV HST-Fin);
    - de *Maatschappij*, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt: de eigen middelen, de leningen en de alternatieve financieringen;
    - de derden, waarvoor moet worden vermeld om welke instelling het gaat (Europese Unie, buurlanden enz.).
  - Deze informatie wordt aangevuld met alle nodige inlichtingen over de financiering van het investeringsplan.
  - De **gewestelijke verdeling** van de spoorweginvesteringen, meer specifiek de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat, die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlandse net. Er wordt eveneens een globaal overzicht gegeven van de co- en prefinanciering door de gewesten.
  - **Bijkomende informatie** met betrekking tot de voornaamste investeringsprojecten. Deze bijkomende informatie wordt gegeven volgens het model van het projectfiche, zie punt III.

5. Informations diverses et annexes.

## I.2 DUREE DE VALIDITE, REVISION ET ACTUALISATION

Le planning pluriannuel des investissements ferroviaires est un planning à long terme.

Un plan d'investissements en exécution est soumis à une **révision** en profondeur à l'occasion de la préparation d'un nouveau contrat de gestion. La *Société* initie la préparation de cette révision au plus tard douze mois avant la fin de la durée de validité du contrat de gestion en vigueur et soumet via la DGTT, au plus tard six mois avant cette date, le projet du nouveau plan d'investissements pluriannuel au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

Des **actualisations** intermédiaires, annuelles sont également possibles.

S'il ressort du rapport d'évaluation annuel de l'année  $\alpha$  (voir I.3) que certains montants ont été modifiés de manière substantielle, l'actualisation pour les années  $\alpha+2$  et suivantes, doit être présentée pour approbation, via la DGTT, au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. Le cas échéant, le projet de plan d'investissements pluriannuel actualisé est transmis à la DGTT avant la fin du mois de juin.

On entend par **modification substantielle** : toute modification en + ou - de 15 % et plus par sous-rubrique (I.1, I.2, ...) du tableau récapitulatif entre :

- la somme (des estimations actualisées pour l'année  $\alpha+1$  + des dépenses réellement comptabilisées lors des années précédentes du plan d'investissements + des estimations actualisées pour les deux années suivantes du plan) et
- la somme des estimations sur la même période dans le tableau récapitulatif initial ou modifié à l'occasion d'une actualisation précédente.

## I.3 RAPPORT, SUIVI DE L'EXECUTION

Avant le 30 juin de chaque année, la *Société* transmet via la DGTT un **rapport d'évaluation annuel** au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. Ce rapport explique de manière claire l'état d'avancement du plan d'investissements pluriannuel (au terme de

5. Diverse informatie en bijlagen.

## I.2 GELDIGHEIDSDUUR, HERZIENING EN ACTUALISERING

De meerjarenplanning van de spoorweginvesteringen is een planning op lange termijn.

Een investeringsplan in uitvoering wordt onderworpen aan een grondige **herziening** bij de voorbereiding van een nieuw beheerscontract. De *Maatschappij* start met de voorbereiding van deze herziening uiterlijk twaalf maanden vóór het einde van de geldigheidsduur van het van kracht zijnde beheerscontract en legt, uiterlijk zes maanden vóór deze datum, het project van het nieuwe meerjareninvesteringsplan, via het DGVL, voor aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

Jaarlijkse, tussentijdse **actualiserings** zijn eveneens mogelijk.

Als uit het jaarlijkse evaluatierapport van het *jaar a* (zie I.3) blijkt dat bepaalde bedragen aanzienlijk werden gewijzigd, dan moet de actualisering voor de jaren  $a+2$  en volgende, via het DGVL, voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. In voorkomend geval wordt het geactualiseerde ontwerp van meerjareninvesteringsplan naar het DGVL gestuurd vóór het einde van de maand juni.

Onder **aanzienlijke wijziging** wordt verstaan: elke wijziging in + of - van 15 % en meer per subrubriek (I.1, I.2, ...) van de overzichtstabel tussen:

- de som (van de geactualiseerde ramingen voor het *jaar a + 1* + de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan + de geactualiseerde ramingen voor de volgende twee jaren van het plan);
- de som van de ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering.

## I.3 RAPPORT, OPVOLGING VAN DE UITVOERING

Vóór 30 juni van elk jaar bezorgt de *Maatschappij*, via het DGVL, een **jaarlijks evaluatierapport** aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Dat rapport verklaart duidelijk de vorderingen van het meerjareninvesteringsplan (ten opzichte van het

*l'année  $\alpha$* ) et comprend les données suivantes.

1. Le tableau récapitulatif global du plan d'investissements pluriannuel dont il est question au point I.1.4, adapté comme suit (par sous-rubrique) :

- pour les années précédant *l'année  $\alpha$*  : les dépenses comptabilisées pendant ces années, indiquées par année dans une colonne séparée et exprimées en K€ de chaque année en question;
- pour *l'année  $\alpha$*  : les dépenses comptabilisées pendant cette année, en K€ de *l'année  $\alpha$*  et, dans des colonnes séparées, les dépenses prévues selon le *plan d'investissements pluriannuel initial* (convertis en K€ de *l'année  $\alpha$* ), de même que l'écart entre les deux exprimé en %;
- pour les années suivant *l'année  $\alpha$*  : le planning adapté des dépenses, indiqué par année dans une colonne séparée et exprimé en K€ de *l'année  $\alpha$* .

Dans ce tableau, « *plan d'investissements pluriannuel initial* » peut être remplacé par « *plan d'investissements pluriannuel actualisé* » à condition que cette actualisation ait été approuvée par le ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

En marge de ce tableau, sont indiquées les indexations qui ont été appliquées et les montants du tableau récapitulatif du plan d'investissements pluriannuel initial (exprimés en K€2004).

2. Un tableau avec, pour les sous-rubriques, la même subdivision que le tableau dont question aux points I.1.4 et I.3.1 et, en ce qui concerne les colonnes :

- une première colonne avec la somme des estimations adaptées pour *l'année  $\alpha+1$*  + les dépenses réellement enregistrées pendant les années précédentes du plan d'investissements + les estimations adaptées pour les deux années suivantes du plan;
- une deuxième colonne avec la somme de ces estimations sur la même période dans le tableau récapitulatif initial ou modifié à l'occasion d'une actualisation précédente;
- une troisième colonne avec la différence exprimée en % entre les valeurs, par sous-rubrique, de la colonne 1 et la colonne 2.

*jaar a*) en bevat de volgende gegevens:

1. De globale overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan waarvan sprake in het punt I.1.4, als volgt aangepast (per subrubriek):

- voor de jaren vóór het *jaar a*: de uitgaven die geboekt zijn tijdens die jaren, per jaar opgegeven in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van elk jaar in kwestie;
- voor het *jaar a*: de tijdens dat jaar geboekte uitgaven, in K€ van het *jaar a* en, in aparte kolommen, de geplande uitgaven volgens het *oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan* (omgezet in K€ van het *jaar a*), alsook het verschil tussen de twee, uitgedrukt in %;
- voor de jaren na het *jaar a*: de aangepaste planning van de uitgaven, aangeduid per jaar in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van het *jaar a*.

In deze tabel mag « *oorspronkelijk meerjareninvesteringsplan* » worden vervangen door « *geactualiseerd meerjareninvesteringsplan* » op voorwaarde dat deze actualisering werd goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

In de kantlijn van deze tabel staan de indexeringen vermeld die werden toegepast en de bedragen van de overzichtstabel van het oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan (uitgedrukt in K€ 2004).

2. Een tabel met, voor de subrubrieken, dezelfde onderverdeling als de tabel waarvan sprake in de punten I.1.4 en I.3.1 en, wat betreft de kolommen:

- een eerste kolom met de som van de bijgewerkte ramingen voor het *jaar a + 1* + de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan + de bijgewerkte ramingen voor de volgende twee jaren van het plan;
- een tweede kolom met de som van die ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering;
- een derde kolom met het verschil, uitgedrukt in %, tussen de waarden, per subrubriek, van de kolom 1 en de kolom 2.

Pour toutes les modifications en plus ou en moins supérieures ou égales à 15% par sous-rubrique, ce tableau est accompagné d'une note explicative claire sur les causes de ces modifications. Les conséquences de ces modifications pour la bonne exécution du plan d'investissements pluriannuel sont expliquées de manière circonstanciée et des propositions sont formulées afin de limiter les conséquences négatives.

Ce tableau permet de voir s'il s'agit de modifications substantielles devant donner lieu à une actualisation intermédiaire du plan d'investissements pluriannuel, à approuver par le ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions (cf. I.2).

3. Le tableau récapitulatif du plan d'investissements pluriannuel avec son découpage en projets d'investissements (voir I.1) avec les mêmes renseignements que demandés sous I.3.1, mais ventilés par projet.
4. L'aperçu des montants versés effectivement par les différentes sources de financement jusqu'à l'année *a* et le planning y relatif pour les années suivantes.
5. L'aperçu de la répartition régionale des investissements ferroviaires.
6. Une explication critique résumée sur l'état de l'exécution du plan d'investissements pluriannuel et sur les perspectives pour les années suivantes.

Le contenu et le modèle de ce rapport sont à mettre au point ultérieurement en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

Le suivi du plan d'investissements pluriannuel intervient également à l'aide du rapport sur les budgets d'investissements annuels, des documents de projet et des décisions d'investissements. Les chapitres II, III et IV examinent ces procédures en détail.

La DGTT veille, pour le compte de l'Etat fédéral, au suivi et au contrôle de la bonne exécution du plan d'investissements pluriannuel. La *Société* apporte toutes les informations qui sont demandées par les fonctionnaires de cette Direction générale dans le cadre de ce suivi et ce contrôle. Ces fonctionnaires peuvent également participer aux réunions de travail relatives aux projets organisées par la *Société*, par exemple dans le cadre de l'élaboration d'études économiques ou analyses coûts/bénéfices ('business case') des principaux

Voor al de wijzigingen in plus of in min die groter of gelijk zijn aan 15 %, per subrubriek, wordt deze tabel vergezeld van een duidelijke verklarende nota over de oorzaken van deze wijzigingen. De gevolgen van deze wijzigingen op de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan worden omstandig uitgelegd en er worden voorstellen geformuleerd om de negatieve gevolgen te beperken.

Op deze tabel kan men zien of het gaat om aanzienlijke wijzigingen waarvoor een tussentijdse actualisering van het meerjareninvesteringsplan is vereist en die moet worden goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen (zie I.2).

3. De overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan met zijn opdeling in investeringsprojecten (zie I.1) met dezelfde inlichtingen die worden gevraagd onder I.3.1, maar opgedeeld per project.
4. Het overzicht van de effectief door de verschillende financieringsbronnen gestorte bedragen tot het jaar *a* en de planning die daarop betrekking heeft voor de volgende jaren.
5. Het overzicht van de gewestelijke verdeling van de spoorweginvesteringen.
6. Een beknopte kritische uitleg over de toestand van de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan en over de vooruitzichten voor de volgende jaren.

De inhoud en het model van dit rapport moeten later worden uitgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De opvolging van het meerjareninvesteringsplan gebeurt eveneens met behulp van het rapport over de jaarlijkse investeringsbudgetten, de projectdocumenten en de investeringsbeslissingen. In de hoofdstukken II, III en IV worden deze procedures in detail bestudeerd.

Het DGVL waakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van dit Directoraat-Generaal gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle. Die ambtenaren mogen eveneens deelnemen aan de werkvergaderingen betreffende de door de *Maatschappij* georganiseerde projecten, bijvoorbeeld in het kader van de uitwerking van

nouveaux projets d'extension de capacité de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre des études d'évaluation ex-post de ce mêmes projets.

## **II. LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS ANNUEL OU BUDGET D'INVESTISSEMENTS**

Le programme d'investissements annuel ou budget d'investissements reflète l'accomplissement concret annuel du plan d'investissements pluriannuel de la *Société* en vigueur.

La coordination entre les programmes d'investissements annuels des trois *Sociétés* est assurée par le Comité d'Investissement.

Le budget d'investissements annuel marque la différence entre le programme des dépenses d'investissements ('programme physique') et le programme des décisions d'investissements (aussi appelé 'programme feux verts'); il est établi en K€ courants.

Les budgets d'investissements annuels sont présentés chaque année, avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent, pour approbation au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions, via la DGTT.

L'État dispose d'un délai de quarante cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du programme par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Remarque : à terme, après conclusion avec succès de la migration décrite en chapitre V, le programme d'investissements ne comportera que le seul programme des dépenses d'investissements ('programme physique').

### **II.1 CONTENU ET FORME DU BUDGET D'INVESTISSEMENTS ANNUEL**

Le budget d'investissements annuel comprend au moins les éléments suivants :

#### **Le programme des dépenses d'investissements.**

Cette partie du budget d'investissements donne, sous la forme d'un tableau récapitulatif global, la liste et les dépenses prévues de tous les investissements qui seront réalisés pendant l'année concernée. Ce tableau est établi en référence au schéma dont question au point I.1, selon le

economische studies of kosten-batenanalyses ("business case") van de belangrijkste nieuwe projecten voor capaciteitsuitbreiding van de spoorweginfrastructuur en in het kader van evaluaties ex-post van diezelfde projecten.

## **II. HET JAARLIJKS INVESTERINGS-PROGRAMMA OF INVESTERINGS-BUDGET**

Het jaarlijks investeringsprogramma of investeringsbudget weerspiegelt de concrete jaarlijkse uitvoering van het van kracht zijnde meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij*.

De coördinatie tussen de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

Het jaarlijks investeringsbudget geeft het verschil tussen het programma van de investeringsuitgaven (« wezenlijk programma ») en het programma van de investeringsbeslissingen (ook « programma groene lichten » genoemd); het is opgesteld in courante K€

De jaarlijkse investeringsbudgetten worden ieder jaar vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben, voor goedkeuring voorgelegd aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, via het DGVL.

De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het programma ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde programma als aanvaard beschouwd.

Opmerking: op termijn zal het investeringsprogramma, na het succesrijk afsluiten van de in hoofdstuk V beschreven migratie, enkel nog het programma van de investeringsuitgaven bevatten (« wezenlijk programma »).

### **II.1 INHOUD EN VORM VAN HET JAARLIJKS INVESTERINGSBUDGET**

Het jaarlijks investeringsbudget bevat ten minste de volgende elementen:

#### **Het programma van de investeringsuitgaven**

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de geplande uitgaven van al de investeringen die tijdens het betrokken jaar zullen worden gerealiseerd. Deze tabel is opgesteld volgens het schema waarvan sprake in punt I.1, volgens de

classement hiérarchisé, précisé ci-dessous :

- niveau 1 : les différentes rubriques, les sous-rubriques et leurs subdivisions (numérotées), telles que définies au point I.1;
- niveau 2 : la subdivision entre maintien de capacité et extension de capacité;
- niveau 3 : les investissements pour le maintien de capacité sont, selon la (sous-)rubrique et pour autant qu'ils soient pertinents, répartis par District (« Département », Centre, Nord-est, Nord-ouest, Sud-est, Sud-ouest);
- niveau 4 : les *lignes de budget* groupé par spécialité 'voies', 'signalisation' et 'installations électriques' en ce qui concerne le maintien de capacité; tous les projets en ce qui concerne l'extension de capacité;
- niveau 5 : davantage de détails dans les lignes de budget, si pertinent. Par exemple, sous 'maintien de capacité – voies', une synthèse des travaux de voies prévus doit être mentionnée. Et pour les projets d'extension de capacité, les parties (marchés, phases, etc.) qui entrent en ligne de compte cette année-là sont mentionnées.

Ce tableau mentionne par ligne au niveau 4, dans des colonnes séparées :

- le budget prévu pour l'année en question;
- la ventilation par source de financement. Les sources de financement à mentionner sont les mêmes que celles sous le point I.1.

Ce tableau mentionne aussi, par sous-rubrique et dans des colonnes séparées, le montant correspondant (actualisé) tel que prévu dans le plan d'investissements pluriannuel, ainsi que la différence exprimée en pourcents entre ce montant et le budget annuel réellement projeté.

En marge de ce tableau, il convient d'indiquer quelle indexation a été appliquée par rapport au plan d'investissements initial (exprimé en K€ 2004).

Diverses synthèses du tableau récapitulatif du programme des dépenses d'investissements, avec entre autres, les éléments suivants :

- la ventilation du budget par projet d'investissements et les sous-totaux 'maintien' et 'extension';

hiérarchische indeling die hierna wordt opgegeven:

- niveau 1: de verschillende rubrieken, subrubrieken en hun onderafdelingen (genummerd), zoals bepaald in punt I.1;
- niveau 2: de onderverdeling tussen capaciteitsbehoud en capaciteitsuitbreiding;
- niveau 3: de investeringen voor het behoud van de capaciteit zijn, volgens de (sub)rubriek en voor zover ze pertinent zijn, verdeeld per District (« Departement », Centrum, Noordoost, Noordwest, Zuidoost, Zuidwest);
- niveau 4: de *lijnen van het budget*, gegroepeerd per specialiteit « sporen », « seininrichting » en « elektrische installaties » met betrekking tot het capaciteitsbehoud; al de projecten met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding;
- niveau 5: meer details in de lijnen van het budget indien ze pertinent zijn. Bijvoorbeeld onder « capaciteitsbehoud – sporen » moet een synthese van de geplande spoorwerken worden vermeld. En voor de projecten van capaciteitsuitbreiding worden de gedeelten vermeld (opdrachten, fasen enz.) die dat jaar in aanmerking moeten worden genomen.

Deze tabel vermeldt per lijn op het niveau 4, in aparte kolommen:

- het geplande budget voor het betrokken jaar;
- de opsplitsing per financieringsbron. De te vermelden financieringsbronnen zijn dezelfde als die in punt I.1.

Deze tabel vermeldt ook, per subrubriek en in aparte kolommen, het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag zoals dat is gepland in het meerjareninvesteringsplan, alsook het verschil, uitgedrukt in percentage, tussen dit bedrag en het werkelijk geplande jaarbudget.

In de kantlijn van deze tabel moet worden aangeduid welke indexering werd toegepast ten opzichte van het oorspronkelijke investeringsplan (uitgedrukt in K€2004).

Diverse synthèses van de overzichtstabel van het programma van de investeringsuitgaven, met onder andere de volgende elementen:

- de opsplitsing van het budget per investeringsproject en de subtotalen « behoud » en « uitbreiding »;

- le financement total par source de financement, avec référence aux moyens mis effectivement à disposition par chaque source pour l'année en question;
- la répartition régionale des investissements localisables à charge de l'Etat fédéral, qui concernent l'infrastructure du réseau intérieur.
- de totale financiering per financieringsbron, met verwijzing naar de middelen die effectief ter beschikking werden gesteld per bron voor het jaar in kwestie;
- de gewestelijke verdeling van de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlands net.

Commentaires sur le programme des dépenses d'investissements, avec mention des faits marquants pour l'année en question, comme le démarrage d'un projet important ou la mise en service d'une infrastructure terminée ou de nouveau matériel, etc.

Commentaar op het programma van de investeringsuitgaven, met vermelding van de markante feiten voor het jaar in kwestie, zoals het opstarten van een belangrijk project of de indienststelling van een afgewerkte infrastructuur of van nieuw materieel enz.

Sous cette rubrique, la *Société* fournira des explications sur tous les écarts, par sous-rubrique, entre le budget annuel et le montant correspondant (actualisé) du plan d'investissements pluriannuel pour la même année, s'il dépasse 15% ou plus (comme indiqué dans le tableau récapitulatif dont question au point II.1.1): causes de l'écart, conséquences pour l'exécution du plan pluriannuel, conséquences pour d'autres investissements, etc.

Onder deze rubriek bezorgt de *Maatschappij* uitleg over al de verschillen, per subrubriek, tussen het jaarlijks budget en het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag van het meerjareninvesteringsplan voor datzelfde jaar, indien dit 15 % of meer bedraagt (zoals aangeduid in de overzichtstabel waarvan sprake in punt II.1.1): oorzaken van het verschil, gevolgen voor de uitvoering van het meerjarenplan, gevolgen voor de andere investeringen enz.

#### **Le programme des décisions d'investissements.**

#### **Het programma van de investeringsbeslissingen**

Cette partie du budget d'investissements donne, sous la forme d'un tableau récapitulatif global, la liste et les montants de tous les investissements dont le suivi du financement est assuré par la DGTT et pour lesquels pendant l'*année a* concernée un dossier de décision d'investissements sera présenté à la DGTT.

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de bedragen van al de investeringen waarvan de financiële opvolging wordt verzekerd door het DGVL en waarvoor tijdens het betrokken *jaar a* een dossier voor investeringsbeslissing zal worden voorgelegd aan het DGVL.

Ce tableau est réalisé selon la même répartition hiérarchique que celle du programme des dépenses d'investissements.

Deze tabel wordt opgemaakt volgens dezelfde hiërarchische verdeling als die van het programma voor de investeringsuitgaven.

Ce tableau mentionne par ligne, dans des colonnes séparées : le montant total des décisions d'investissements et leur ventilation sur les différentes années ( $\alpha$ ,  $\alpha+1$ ,  $\alpha+2$ , etc.) pendant lesquelles les dépenses ont été programmées.

Deze tabel vermeldt per lijn, in aparte kolommen: het totale bedrag van de investeringsbeslissingen en hun opsplitsing over de verschillende jaren ( $\alpha$ ,  $\alpha+1$ ,  $\alpha+2$  enz.) waarin de uitgaven werden geprogrammeerd.

A la dernière page de ce tableau, le total de chaque colonne est mentionné et en dessous à la ligne suivante, le total des dépenses prévues pendant les années ( $\alpha$ ,  $\alpha+1$ ,  $\alpha+2$ , etc.), résultant des décisions d'investissements attribuées dans le passé (le cas échéant, suivant une planification actualisée des coûts et des plannings d'exécution).

Op de laatste pagina van deze tabel staat het totaal van elke kolom vermeld en daaronder op de volgende regel, het totaal van de uitgaven die gepland zijn tijdens de jaren ( $\alpha$ ,  $\alpha+1$ ,  $\alpha+2$  enz.) en die voortvloeien uit investeringsbeslissingen die in het verleden werden genomen (in voorkomend geval, volgens een geactualiseerde planning van de kosten en uitvoeringsplannings).

La somme des deux totaux sera comparée aux crédits budgétaires prévus dans le plan d'investissements pluriannuel pour les investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports.

Dans un deuxième tableau, le programme des décisions d'investissements sera ventilé par projet d'investissements.

## II.2 RAPPORTS, AMENDEMENT, SUIVI & CONTRÔLE

La *Société* transmet chaque année 2 rapports, via la DGTT, au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions :

- Un **rapport d'avancement intermédiaire** sur l'état d'exécution (situation fin juin) du budget d'investissements en vigueur. Le rapport comportera une représentation de l'état de réalisation sous forme de rubriques (selon les niveaux définis sous II.1.1) et de projets.
- Un **rapport annuel d'évaluation** mentionne clairement la manière dont, tant le programme des dépenses d'investissements, que le programme des décisions d'investissements de l'année écoulée ont été exécutés. Ce rapport consiste en des tableaux récapitulatifs comme décrits au point II.1, dans lesquels les données suivantes sont reprises dans des colonnes séparées :
  - pour le programme des dépenses d'investissements :
    - les dépenses initialement prévues;
    - les dépenses prévues après amendement;
    - les dépenses réellement comptabilisées;
    - la différence, en pourcentage, entre les dépenses prévues après amendement et les dépenses réellement comptabilisées;
  - pour le programme des décisions d'investissements :
    - les montants totaux initialement prévus en décisions d'investissements;
    - les montants revus après amendement;
    - les montants des décisions d'investissements pour lesquels un avis favorable (« feu vert »)

De som van de twee totalen moet worden vergeleken met de geplande begrotingskredieten in het meerjareninvesteringsplan voor de spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In een tweede tabel wordt het programma van de investeringsbeslissingen opgesplitst per investeringsproject.

## II.2 RAPPORTEN, AMENDEMENT, OPVOLGING & CONTROLE

De *Maatschappij* stuurt jaarlijks 2 rapporten, via het DGVL, naar de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen:

- Een **tussentijds vorderingsrapport** over de toestand van de uitvoering (situatie eind juni) van het van kracht zijnde investeringsbudget. Het rapport moet een weergave bevatten van de uitvoeringstoestand in de vorm van rubrieken (volgens de onder II.1.1 gedefinieerde niveaus) en van projecten.
- Een **jaarlijks evaluatierapport** dat duidelijk vermeldt op welke manier zowel het programma van de investeringsuitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen van het afgelopen jaar werden uitgevoerd. Dit rapport bestaat uit overzichtstabellen zoals beschreven in punt II.1, waarin de volgende gegevens zijn opgenomen in aparte kolommen:
  - voor het programma van de investeringsuitgaven:
    - de oorspronkelijk geplande uitgaven;
    - de geplande uitgaven na amendement;
    - de werkelijk geboekte uitgaven;
    - het verschil, in percentage, tussen de geplande uitgaven na amendement en de werkelijk geboekte uitgaven;
  - voor het programma van de investeringsbeslissingen:
    - de oorspronkelijk geplande totale bedragen in investeringsbeslissingen;
    - de herziene bedragen na amendement;
    - de bedragen van de investeringsbeslissingen waarvoor een gunstig advies (« groen licht »)

de la DGTT a été obtenu;

- la différence, en pourcentage, entre les montants prévus après amendement et les décisions d'investissements avec avis favorable.

Ce rapport d'évaluation annuel est complété d'une explication critique résumée sur l'exécution du budget d'investissements, aussi bien en ce qui concerne le programme des dépenses que le programme des décisions d'investissements et, pour tous les écarts de 15% ou plus entre le planning initial (par sous-rubrique) et les montants réellement réalisés avec une note justifiant ces écarts.

Le modèle des rapports est à mettre au point ultérieurement en concertation avec la DGTT.

Une fois par an, la *Société* peut également présenter **un amendement du programme d'investissements annuel** en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Le projet d'amendement, établi selon le même format que le programme annuel, est soumis à l'approbation du Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. La transmission a lieu par l'intermédiaire de la DGTT, qui joindra son avis. Le projet d'amendement parviendra à la DGTT pour le 31 juillet de l'année dont le budget est visé par l'amendement. L'État dispose d'un délai de quarante cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, l'amendement du programme d'investissements annuel soumis à l'État est considéré comme étant accepté.

La DGTT veille, pour le compte de l'Etat fédéral, au suivi et au contrôle de la bonne exécution du budget d'investissements. La *Société* donne tous les renseignements qui sont demandés par les fonctionnaires de la Direction Générale dans le cadre de ce suivi et de ce contrôle. Ces fonctionnaires peuvent également participer aux réunions de travail relatives aux projets organisées par la *Société*, par exemple dans le cadre de l'élaboration d'études économiques ou analyses coûts/bénéfices ('business case') des principaux projets d'extension de capacité de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre des études d'évaluation ex-post de ce mêmes projets.

werd bekomen van het DGVL;

- het verschil, in percentage, tussen de geplande bedragen na amendement en de investeringsbeslissingen met gunstig advies.

Dit jaarlijks evaluatierapport wordt aangevuld met een beknopte kritische toelichting over de uitvoering van het investeringsbudget, zowel met betrekking tot het programma van de uitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen, en voor al de verschillen van 15 % of meer tussen de oorspronkelijke planning (per subrubriek) en de werkelijk gerealiseerde bedragen wordt een nota toegevoegd met de rechtvaardiging voor die verschillen.

Het model van die rapporten moet later worden uitgewerkt in overleg met het DGVL.

Een keer per jaar kan de *Maatschappij* eveneens **een amendement aan het van kracht zijnde jaarlijks investeringsprogramma** indienen teneinde rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Het amendementsontwerp wordt opgesteld volgens hetzelfde format als het jaarlijks programma en is onderworpen aan de goedkeuring van de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Het overmaken gebeurt via het DGVL, dat zijn advies zal bijvoegen. Het amendementsontwerp moet bij het DGVL toekomen vóór 31 juli van het jaar waarvan het budget door het amendement wordt beoogd. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde aanpassing van het jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Het DGVL waakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het investeringsbudget. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van het Directoraat-Generaal gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle. Die ambtenaren mogen eveneens deelnemen aan de werkvergaderingen betreffende de door de *Maatschappij* georganiseerde projecten, bijvoorbeeld in het kader van de uitwerking van economische studies of kosten-batenanalyses ("business case") van de belangrijkste projecten voor capaciteitsuitbreiding van de spoorweginfrastructuur en in het kader van evaluaties ex-post van diezelfde projecten.

### III. LES DOSSIERS DE PROJET/ DOSSIERS COLLECTIFS ET LES FICHES DE PROJET

Remarque préalable : la planification et le monitoring des plans et programmes d'investissements par la *Société* ainsi que le suivi et le contrôle par la DGTT se réaliseront à terme principalement à l'aide des dossiers de projet/dossiers collectifs, comme décrit ci-après. En chapitre V de cette annexe, la migration du système (actuel) d'autorisation et de suivi, basé sur les décisions d'investissements (Chapitre IV) vers le système basé sur les dossiers de projet/dossiers collectifs, est décrite. Pendant cette migration, les deux systèmes existeront en parallèle.

Les dossiers de projet et les dossiers collectifs constituent l'instrument le plus important en matière de suivi et de contrôle pour l'exécution des plans et programmes d'investissements. Elles fonctionnent tant comme instrument de suivi interne pour les services concernés de la *Société* que comme instrument de suivi externe et de contrôle pour l'Etat fédéral.

Le dossier de projet/dossier collectif fournit, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissements en matière d'objectifs, de contenu, de planification et d'état d'exécution.

La *Société* élabore des **dossiers de projet** pour tous les projets d'investissements caractérisés par une durée de réalisation délimitée par une date de fin de projet, à distinguer des projets à caractère continu, pour lesquels des **dossiers collectifs** sont établis.

La *Société* nomme, pour chacun de ces projets, un maître de l'ouvrage et un chef de projet. Le maître de l'ouvrage est, pour le compte du service de la *Société* qui inscrit le projet dans son budget, titulaire du budget, des objectifs et de la représentation externe.

Le chef de projet a la responsabilité du suivi de l'exécution du projet au sein d'une discipline ferroviaire (ex. infrastructure, matériel roulant, exploitation, etc.) et de la coordination entre les différentes spécialités ferroviaires (c'est à dire les activités au sein d'une discipline, comme par exemple, pour l'infrastructure : les travaux de voie, de signalisation, de caténaire, etc.). La *Société*

### III. DE PROJECTDOSSIERS/ COLLECTIEVE DOSSIERS EN DE PROJECTFICHES

Voorafgaande opmerking : De planning en de monitoring van de investeringsplannen en -programma's door de *Maatschappij* alsook de opvolging en de controle door het DGVL, worden op termijn uitgevoerd, voornamelijk met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers, zoals hierna wordt beschreven. Hoofdstuk V van deze bijlage geeft een beschrijving van de migratie van het (huidige) toelatings- en opvolgingssysteem, gebaseerd op de investeringsbeslissingen (Hoofdstuk IV), naar het systeem dat gebaseerd is op de projectdossiers/collectieve dossiers. Gedurende deze migratie zullen de twee systemen naast elkaar bestaan.

De projectdossiers en de collectieve dossiers vormen het belangrijkste instrument inzake opvolging en controle voor de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Ze functioneren als instrument voor interne opvolging voor de betrokken diensten van de *Maatschappij* en tevens als instrument voor externe opvolging en controle voor de federale Staat.

Het projectdossier/collectief dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en uitvoeringsverloop;

De *Maatschappij* stelt **projectdossiers** op voor al de investeringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die wordt begrensd door een einddatum van het project, en die moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld.

Voor elk van die projecten wijst de *Maatschappij* een opdrachtgever en een projectleider aan. De opdrachtgever is, voor rekening van de dienst van de *Maatschappij* die het project opneemt in haar budget, titularis van het budget, van de doelstellingen en van de externe vertegenwoordiging.

De projectleider is verantwoordelijk voor de opvolging van de uitvoering van het project binnen een spoorwegdiscipline (bijv. infrastructuur, rollend materieel, exploitatie enz.) en voor de coördinatie tussen de verschillende spoorwegspecialiteiten (dit zijn de activiteiten binnen een discipline, zoals bijvoorbeeld voor de infrastructuur: de spoorwerken, de werken aan de

prend toutes les mesures nécessaires pour permettre aux chefs de projet de remplir leur mission de façon optimale.

Outre les dossiers de projet/dossiers collectifs, destinés à la planification et au monitoring par la *Société* de l'ensemble des travaux d'investissements qu'elle entreprend et au suivi et contrôle par la DGTT des travaux réalisés pour le compte de l'Etat, la *Société* établit une fois par an, pour chaque projet une **fiche de projet** destinée à la communication externe, notamment pour les Régions et pour le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), créé en exécution de l'Accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral et les régions relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012.

seinrichting, aan de bovenleiding enz). De *Maatschappij* neemt alle nodige maatregelen opdat de projectleiders hun opdracht optimaal zouden kunnen uitvoeren.

Naast de projectdossier/collectieve dossiers, bestemd voor de planning en de monitoring door de *Maatschappij* van al de investeringswerken die ze onderneemt, en voor de opvolging en de controle door het DGVL van de voor rekening van de Staat uitgevoerde werken, maakt de *Maatschappij* één keer per jaar voor elk project een **projectfiche** op dat bestemd is voor de externe communicatie, meer bepaald voor de Gewesten en voor het Uitvoerend Comité van de Ministers van Mobiliteit (UCMM), opgericht in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat en de Gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012.

## **II.1 CONTENU ET FORME DES DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS ET FICHES DE PROJET/ FICHES COLLECTIVES**

Le contenu et la forme détaillée des documents de projet sont décrits dans le document "Manuel documents de projet ", version 2005-1, à finaliser pour le 31 mars 2005, en concertation entre les trois Sociétés et la DGTT.

Toute modification ultérieure dans le but d'affiner et d'améliorer le système actuel d'information, de suivi et de reporting se fera en concertation entre les trois Sociétés et la DGTT.

La numérotation et l'identification des dossiers et des fiches sont effectuées conformément au système de gestion de version des documents décrit dans ce "Manuel documents de projet".

Le contenu minimal des dossiers de projet (A), des dossiers collectifs (B), des fiches de projet (C) et des fiches collectives (D) est décrit ci-après.

Il est admis que la richesse des informations contenues dans les dossiers de projet est fonction du stade de développement du projet. L'absence de certaines informations, qui ne peuvent pas raisonnablement être disponibles, par exemple dans les premières phases du projet, ne constitue pas un motif suffisant pour considérer le dossier de projet comme incomplet et donc irrecevable. Ainsi, la découpe en marchés pourra être remplacée, dans un premier temps, par un devis établi sur base de prix unitaires globaux.

### **A. DOSSIER DE PROJET**

Le dossier de projet est rédigé selon un schéma unique et comprend au moins les parties suivantes :

- Partie 1 : Données générales
- Partie 2 : Définition du projet
- Partie 3 : Plannings et ressources
- Partie 4 : Suivi de la réalisation

Les parties 1,2 et 3 décrivent la situation de référence du projet. La partie 4 décrit la partie monitoring continu du projet.

### **PARTIE 1 : Données générales**

## **III.1 INHOUD EN VORM VAN DE PROJECTDOSSIERS/COLLECTIEVE DOSSIERS EN PROJECTFICHES/ COLLECTIEVE FICHES**

De gedetailleerde inhoud en vorm van de projectdocumenten staan beschreven in het document « Handboek projectdocumenten », versie 2005-1, dat tegen 31 maart 2005 moet worden afgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

Elke latere wijziging met het oog op verfijning en verbetering van het huidige systeem voor informatie, opvolging en reporting, moet gebeuren in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De nummering en de identificatie van de dossiers en van de fiches gebeuren overeenkomstig het beheerssysteem van de documentversies zoals beschreven in dit « Handboek projectdocumenten ».

De minimale inhoud van de projectdossiers (A), de collectieve dossiers (B), de projectfiches (C) en de collectieve fiches (D) wordt hierna beschreven.

De rijkdom aan informatie in de projectdossiers mag afhangen van het stadium van ontwikkeling van het project. De afwezigheid van bepaalde inlichtingen die redelijkerwijs niet beschikbaar kunnen zijn, bijvoorbeeld in de eerste fases van het project, vormt geen voldoende reden om het projectdossier als onvolledig en dus als onontvankelijk te beschouwen. Zo kan de opdeling in opdrachten in eerste instantie worden vervangen door een bestek dat wordt opgesteld op basis van globale eenheidsprijzen.

### **A. PROJECTDOSSIER**

Het projectdossier wordt opgesteld volgens een enig schema en omvat ten minste de volgende delen:

- Deel 1: Algemene gegevens
- Deel 2: Omschrijving van het project
- Deel 3: Plannings en middelen
- Deel 4: Opvolging van de uitvoering

De delen 1, 2 en 3 beschrijven de referentietoestand van het project. Deel 4 beschrijft het gedeelte permanente monitoring van het project.

### **DEEL 1: Algemene gegevens**

La partie « Données générales » doit fournir toutes les informations relatives aux personnes responsables du projet: chef de projet, promoteur, maître d'ouvrage.

Elle doit également comprendre les références au numéro du business case (si existant) et aux documents du Conseil d'administration de la *Société* relatifs au projet.

## **PARTIE 2 : Définition du projet**

### **2.1. Justification du projet**

Les données concernant la justification du projet se trouvent dans le dossier business case (si existant). Elles sont reproduites succinctement sous les points suivants.

#### **2.1.1. Nécessité et opportunités**

Description succincte :

- de la situation existante (celle existant avant la réalisation du projet);
- des problèmes qui vont de pair avec la situation existante;
- les attentes de la partie demanderesse.

#### **2.1.2. Objectifs du projet**

Description succincte :

- de la contribution aux objectifs de l'entreprise;
- des attentes et des résultats escomptés;
- des objectifs en matière de planning et de budget;
- de la contribution aux objectifs de l'Etat en matière de mobilité ou de transport de fret (objectifs stratégiques).

#### **2.1.3. Description de projet**

Description succincte :

- de la situation future;
- un plan d'ensemble.

#### **2.1.4. Références aux documents de gestion :**

Les références doivent comporter les données suivantes :

- nom et numéro du document de gestion (p. ex. le plan d'investissement, le contrat de gestion, les documents de gestion stratégiques, les rapports du Comité de direction, les rapports du Conseil d'administration, des conventions,

Het deel « Algemene gegevens » moet alle inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project: projectleider, aannemer, opdrachtgever.

Het moet eveneens de verwijzingen bevatten naar het nummer van de business case (als die bestaat) en naar de documenten van de Raad van Bestuur van de *Maatschappij* die betrekking hebben op het project.

## **DEEL 2: Omschrijving van het project**

### **2.1. Rechtvaardiging van het project**

De gegevens met betrekking tot de rechtvaardiging van het project bevinden zich in het dossier business case (als dat bestaat). Ze worden beknopt weergegeven in de volgende punten.

#### **2.1.1. Noodzaak en gepastheid**

Beknopte beschrijving:

- van de bestaande toestand (die welke bestaat vóór de uitvoering van het project);
- van de problemen die gepaard gaan met de bestaande toestand;
- de verwachtingen van de vragende partij.

#### **2.1.2. Doelstellingen van het project**

Beknopte beschrijving:

- van de bijdrage tot de doelstelling van de onderneming;
- van de verwachtingen en van de verwachte resultaten;
- van de doelstellingen inzake planning en budget;
- van de bijdrage aan de doelstellingen van de Staat inzake mobiliteit of vrachtvervoer (strategische doelstellingen).

#### **2.1.3. Beschrijving van het project**

Beknopte beschrijving:

- van de toekomstige toestand;
- van een overzichtsplan.

#### **2.1.4. Verwijzingen naar beleidsdocumenten:**

De verwijzingen moeten de volgende gegevens bevatten:

- naam en nummer van het beheersdocument (bijv. het investeringsplan, het beheerscontract, de documenten van strategisch beheer, de verslagen van het Directiecomité, de verslagen van de Raad van Bestuur, de overeenkomsten,

des mémorandums, des déclarations d'intention, des accords ou conventions de coopération, un Master plan, etc.);

- date;
- chapitre ou paragraphe;
- numéro de page.

## **2.2. Délimitation du projet et division en sous-projets**

### **2.2.1. Délimitation (scope)**

Cette section délimite le contenu du projet (délimitation physique (indication bornes km), délimitation pendant un processus, spécialités concernées, etc.). Il y est indiqué ce qui fait partie ou non du projet, ainsi qu'un couplage éventuel avec d'autres projets.

Les plans d'ensemble et les plans de situation du projet et de ses marchés, décrivant la situation initiale et la situation future, seront fournis à la DGTT (ces plans sont actuellement fournis avec les dossiers de décisions d'investissements). Ces plans seront, par ailleurs, remis à jour selon l'état d'avancement du projet.

### **2.2.2. Risques**

Cette section reprend les éléments, susceptibles de compromettre la réalisation du projet, qui requièrent un suivi spécial pendant la réalisation du projet.

Pour des projets où il existe une interaction critique avec d'autres projets, ces zones d'interaction doivent être renseignées explicitement (avec renvoi aux dossiers de projet respectifs). Il convient également de noter la nature de l'interaction (p. ex. la nécessité qu'un autre projet soit achevé avant de lancer le projet en question).

Les informations suivantes sont fournies :

- disponibilité des ressources;
- planning;
- permis, tests...

### **2.2.3. La division du projet en marchés**

Pour mieux maîtriser le projet, celui-ci est divisé en différentes activités constitutives.

de memoranda, de intentieverklaringen, de samenwerkingsakkoorden of -overeenkomsten, een Master plan enz.);

- datum;
- hoofdstuk of paragraaf;
- paginanummer.

## **2.2. Afbakening van het project en opdeling in subprojecten**

### **2.2.1. Afbakening (scope)**

Deze afdeling begrenst de inhoud van het project (wezenlijke afbakening (aanduiding km-palen), afbakening tijdens een proces, betrokken specialiteiten enz.). Er wordt in aangeduid wat al dan niet deel uitmaakt van het project, alsook een eventuele koppeling met andere projecten.

De overzichtsplannen en de situatietekeningen van het project en van zijn opdrachten, die de oorspronkelijke en de toekomstige situatie beschrijven, worden aan het DGVL bezorgd (die plannen worden momenteel geleverd met de dossiers van investeringsbeslissing). Die plannen worden trouwens bijgewerkt volgens de vorderingen van het project.

### **2.2.2. Risico's**

Deze afdeling vermeldt de elementen die de uitvoering van het project in het gedrang zouden kunnen brengen en die een speciale opvolging vereisen gedurende de uitvoering van het project.

Voor projecten waar er een kritische interactie bestaat met andere projecten, moeten die interactiezones uitdrukkelijk worden vermeld (met verwijzing naar de respectieve projectdossiers). Ook de aard van de interactie moet worden opgegeven (bijv. de noodzaak dat een ander project moet zijn afgewerkt vooraleer het betrokken project kan worden gestart).

De volgende gegevens worden verstrekt:

- beschikbaarheid van de middelen;
- planning;
- toelatingen, tests, ...

### **2.2.3. De opdeling van het project in opdrachten**

Om het project beter te kunnen beheersen, wordt dit opgedeeld in verschillende samenstellende activiteiten.

Comme règle de base, il est opté en faveur d'une division en marchés. Un marché est un ensemble logique de tâches qui sont gérées par un seul fonctionnaire dirigeant. C'est ainsi que chaque fonctionnaire dirigeant qui est responsable de la réalisation d'une partie des marchés dans le cadre du projet, se voit attribuer des responsabilités spécifiques en matière de planning et de budget. Les tâches au sein du marché se rapportent à l'étude, aux travaux en entreprise, aux travaux en régie, etc., ou à une combinaison de ceux-ci.

L'ensemble des tâches formera de préférence une partie « réceptionnable » clairement délimitée et correspondra avec chaque marché à un numéro de fiche comptable unique.

Le chef de projet complète la description de projet par une liste des numéros de fiche comptable qui se rapportent au projet.

Il remplit un tableau de référence avec le budget et sa ventilation initialement programmé ou mis à jour. Dans celui-ci, chaque marché correspond à un budget, parallèlement à la division du budget en étude, travaux, coordination en entreprise et en régie, le cas échéant fourniture de matières ou de tâches et une estimation de la date de début et de fin du travail. En dessous du tableau figureront les totaux par colonnes. Les montants pour le budget sont libellés en k€ de l'année en cours;

Ce tableau est actualisé tous les trimestres par le chef de projet qui indique les prix des marchés attribués.

#### **2.2.4. Obligations légales**

Cette section reprend l'ensemble des obligations légales à remplir au niveau européen, national et régional, notamment les EIEs (Etudes d'Incidence sur l'Environnement), Natura 2000,...

### **PARTIE 3 : Plannings et ressources**

Cette partie a pour objet d'établir un lien entre le planning physique des travaux et le planning des ressources budgétaires prévues, plus particulièrement les montants inscrits au plan d'investissements pluriannuel. Des phases techniques importantes doivent être identifiables dans le plan pluriannuel à la lumière des montants correspondants plus élevés.

#### **3.1. Planning**

Als basisregel wordt gekozen voor een opdeling in opdrachten. Een opdracht is een logisch geheel van taken die worden beheerd door een enkele leidend ambtenaar. Op die manier krijgt elke leidend ambtenaar die verantwoordelijk is voor de uitvoering van een deel van de opdrachten in het kader van het project, specifieke verantwoordelijkheden toegewezen inzake planning en budget. De taken binnen de opdracht hebben betrekking op de studie, de werken in aanneming, de werken in eigen beheer enz. of op een combinatie daarvan.

Het geheel van de taken moet bij voorkeur een « opleverbaar » geheel vormen dat duidelijk is afgebakend en waarbij elke opdracht overeenstemt met een enig nummer van boekhoudfiche.

De projectleider vult de beschrijving van het project aan met een lijst van de nummers van boekhoudfiches die betrekking hebben op het project.

Hij vult een referentietabel aan met het budget en zijn oorspronkelijk geprogrammeerde of bijgewerkte uitsplitsing. Daarin komt elke opdracht overeen met een budget, gelijklopend met de opdeling van het budget in studie, werken, coördinatie in aanneming en in eigen beheer, in voorkomend geval levering van stoffen of van taken en een raming van de aanvangs- en einddatum van het werk. Onder de tabel staan de totalen per kolom. De bedragen voor het budget zijn opgegeven in k€ van het lopende jaar;

Die tabel wordt elk trimester geactualiseerd door de projectleider die de prijzen van de gegunde opdrachten vermeldt.

#### **2.2.4. Wettelijke verplichtingen**

Deze afdeling vermeldt al de wettelijke verplichtingen die moeten worden nagekomen op Europees, nationaal en gewestelijk vlak, meer bepaald de MER's (Milieu-EffectenRapporten), Natura 2000, ...

### **DEEL 3: Plannings en middelen**

De deel heeft tot doel een link te maken tussen de wezenlijke planning van de werken en de planning van de geplande budgettaire middelen, meer in het bijzonder de bedragen die zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan. Belangrijke technische fases moeten in het meerjarenplan kunnen worden geïdentificeerd in het licht van de hogere bedragen die ermee overeenstemmen.

#### **3.1. Planning**

Le planning comporte :

- Un planning de référence.

Le chef de projet travaille sur base d'une date de démarrage de référence X inconnue à partir de laquelle il élabore le planning (p. ex. : "Si nous commençons au moment X, le projet sera achevé au moment X + 5 ans"). Si, lors de la réalisation, il apparaît que le planning de référence ne pourra pas être respecté, ce planning sera adapté.

Ce planning de référence fournit au moins les renseignements suivants :

- Planning administratif ;
- Modifications éventuelles de toutes sortes de plans en vigueur dans les diverses régions ;
- Etudes préparatoires ;
- Permis de bâtir ;
- Autres permis et attestations éventuelles ;
- Cahier spécial des charges ;
- Approbation de l'adjudication ;
- Planning réalisation :
- Date de début des travaux (globalement et par marché);
- Fin des travaux (globalement et par marché);
- Date de mise en service.
- Une représentation graphique du planning.

Le planning (administratif et technique) est reproduit graphiquement sous la forme d'un bar-chart. Pour les projets de grande envergure, il convient d'utiliser un logiciel de gestion de projet.

### **3.2. Milestones et chemin critique**

Pour faciliter une évaluation de l'état d'avancement du projet, le chemin critique et une liste explicite de "milestones" ou de moments clés du projet doivent être fournies obligatoirement. Par souci de lisibilité, cette liste comporte uniquement une énumération logique des moments clés (moments critiques) avec la date correspondante.

### **3.3. Prévisions budgétaires**

De planning omvat:

- Een referentieplanning.

De projectleider werkt op basis van een onbekende referentiestartdatum X van waarop hij de planning opstelt (bv. : « Als we beginnen op het moment X, dan zal het project klaar zijn op het moment X + 5 jaar »). Als bij de uitvoering blijkt dat de referentieplanning niet zal kunnen worden nageleefd, dan moet die planning worden aangepast.

Die referentieplanning moet ten minste de volgende inlichtingen verstrekken:

- Administratieve planning;
- Eventuele wijziging van allerhande plannen die van kracht zijn in de verschillende Gewesten;
- Voorbereidende studies;
- Bouwvergunningen;
- Eventuele andere vergunningen en attesten;
- Bestek;
- Goedkeuring van de aanbesteding.
- Uitvoeringsplanning:
- Aanvangsdatum van de werken (globaal en per opdracht);
- Einde van de werken (globaal en per opdracht);
- Datum van indienststelling
- Een grafische voorstelling van de planning..

De (administratieve en technische) planning wordt grafisch weergegeven in de vorm van een bar-chart. Voor de grootschalige projecten is het raadzaam om een programma voor projectbeheer te gebruiken.

### **3.2. Milestones en kritieke weg**

Om een evaluatie van de vorderingen van het project te vergemakkelijken, moeten de kritieke weg en een expliciete lijst met « milestones » of met sleutelmomenten van het project worden bezorgd. Voor de leesbaarheid bevat deze lijst enkel een logische opsomming van de sleutelmomenten (kritieke momenten) met de overeenstemmende datum.

### **3.3. Budgettaire ramingen**

### 3.3.1. Planning budgétaire

Le planning budgétaire de référence donne:

- le budget total nécessaire à la réalisation du projet. Le budget reprend les chiffres du plan d'investissement approuvé à long terme (p.ex. le plan d'investissements 2004 -2007), les estimations budgétaires au-delà de la période renseignée dans le plan d'investissements, les dépenses antérieures à la période renseignée dans le plan d'investissements.
- Une répartition du budget par marché et par année

Les montants sont libellés en k€ de l'année de rédaction du planning budgétaire et en k€ courants.

### 3.3.2. Sources de financement :

Ce point indique la ventilation du budget sur les diverses sources de financement suivant les clés de répartition prévues. Cela peut s'opérer globalement ou par groupes de marchés, si le financement de certains marchés provient de différentes sources. Toutes les sources de financement doivent être mentionnées (p.ex. : l'Etat fédéral (en faisant distinction entre : les crédits budgétaires habituels du SPF Mobilité et Transports, le Fonds RER, ...), les fonds propres de la *Société*, le financement propre au TGV, des Partenariats Publics Privés (PPP), toutes sortes de pouvoirs publics (p. ex. les régions, les communes, l'UE, les sociétés régionales de transport en commun (De Lijn, TEC, STIB), les autres financements alternatifs, les pays limitrophes, etc.).

Une explication présentera le raisonnement qui sous-tend la clé de répartition choisie (le cas échéant par marché) et des évolutions éventuelles en cours de projet.

## PARTIE 4 : Suivi de la réalisation

### 4.1. Evolution du budget global du projet.

Le dossier de projet reprend l'évolution des prévisions des dépenses globales du projet dans un tableau qui est mis à jour et complété semestriellement. Le tableau reprend chaque fois les dépenses connues, la répartition des montants estimés couverts par le plan d'investissements pluriannuels et les montants estimés à plus long terme pas encore approuvés.

### 3.3.1. Budgettaire planning

De budgettaire referentieplanning geeft:

- het totale budget dat nodig is voor de uitvoering van het project. Het budget bevat de cijfers van het goedgekeurde langetermijninvesteringsplan (bijv. het investeringsplan 2004 - 2007), de budgettaire ramingen na de in het investeringsplan opgegeven periode, de uitgaven van vóór de in het investeringsplan opgegeven periode;
- een verdeling van het budget per opdracht en per jaar.

De bedragen zijn opgegeven in k€ van het jaar waarin de budgettaire planning werd opgesteld en in courante k€

### 3.3.2. Financieringsbronnen:

Dit punt geeft de uitsplitsing van het budget over de verschillende financieringsbronnen volgens de geplande verdeelsleutels. Dat kan globaal gebeuren of per groepen van opdrachten als de financiering van bepaalde opdrachten afkomstig is van verschillende bronnen. Al de financieringsbronnen moeten worden vermeld (bv. : de federale Staat (met een onderscheid tussen: de gewone budgettaire kredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds...), de eigen middelen van de *Maatschappij*, de financiering die eigen is aan de HST, Publiek-Private Samenwerkingen (PPS), allerhande overheden (bijv. de gewesten, de gemeenten, de EU, de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen (De Lijn, TEC, MIVB), de andere alternatieve financieringen, de buurlanden enz.).

Er wordt uitleg gegeven over de redenering die aan de basis ligt van de gekozen verdeelsleutel (in voorkomend geval per opdracht) en van de eventuele evoluties in de loop van het project.

## DEEL 4: Opvolging van de uitvoering

### 4.1. Evolutie van het globale budget van het project

Het projectdossier vermeldt de evolutie van de ramingen van de globale uitgaven van het project in een tabel die halfjaarlijks wordt bijgewerkt en aangevuld. De tabel vermeldt telkens de gekende uitgaven, de verdeling van de geraamde bedragen die gedekt zijn door het meerjareninvesteringsplan en de geraamde bedragen op langere termijn die nog niet zijn goedgekeurd.

## **4.2 Evolution de la réalisation du projet - monitoring**

La représentation synthétique de l'état d'avancement du projet et de ses marchés reprend les aspects suivants:

- planning;
- modification du scope;
- évolution et maîtrise des risques;
- évolution financière du projet fourni par marché (budget, dépenses par rapport au budget, dépenses par type de coûts, réalisation budgétaire et physique, total des dépenses par marché et par année...);
- les mesures correctives à prendre.

L'état d'avancement, sur base trimestrielle, de ces différents aspects est résumé dans un tableau et expliqué plus en détail sous forme de texte.

### **4.2.1. Planning actualisé**

Sous ce point, il est procédé à une comparaison entre l'état actuel de la réalisation et le planning de référence ou la dernière version du planning. Le chef de projet donnera une motivation pour les écarts.

Le planning ne peut se limiter à donner un état des lieux ou à énumérer tout ce qui s'est produit dans le passé, mais doit également donner une image de l'évolution future du projet. Si l'état de la réalisation requiert des adaptations substantielles du planning, il est formulé une nouvelle proposition de planning (ce planning deviendra le planning de référence dans la prochaine version du dossier de projet).

### **4.2.2. Modification du scope - évaluation des risques**

Sous ce point, le chef de projet donne un aperçu des modifications du scope et des risques liés au projet, ainsi que de l'impact de celles-ci sur le planning, le budget et autres domaines concernés.

### **4.2.3. Evaluation de l'état d'avancement technico-financier du projet**

Le chef de projet doit donner des éclaircissements sur :

- l'évolution financière du projet : explication du budget de l'année en cours, évolution des dépenses, motivation des écarts,... Si le nouveau montant budgétisé pour l'année en

## **4.2 Evolutie van de uitvoering van het project – monitoring**

De synthetische voorstelling van de vorderingen van het project en van zijn opdrachten vermeldt de volgende aspecten:

- planning;
- wijziging van de scope;
- evolutie en beheersing van de risico's;
- financiële evolutie van het project per opdracht (budget, uitgaven ten opzichte van het budget, uitgaven per kostentype, budgettaire en wezenlijke uitvoering, totaal van de uitgaven per opdracht en per jaar ...);
- de te nemen correctieve maatregelen.

De vorderingen, op driemaandelijks basis, van die verschillende aspecten wordt samengevat in een tabel, met een gedetailleerdere uitleg in tekstvorm.

### **4.2.1. Geactualiseerde planning**

In dit punt wordt een vergelijking gemaakt tussen de huidige staat van de uitvoering en de referentieplanning of de laatste versie van de planning. De projectleider moet een motivering geven voor de verschillen.

De planning mag zich niet beperken tot het geven van een plaatsbeschrijving of het opsommen van al wat er in het verleden is gedaan, maar moet eveneens een beeld geven van de toekomstige evolutie van het project. Als de staat van de uitvoering aanzienlijke aanpassingen aan de planning vereist, wordt een nieuw voorstel van planning geformuleerd (deze planning wordt dan de referentieplanning in de volgende versie van het projectdossier).

### **4.2.2. Wijziging van de scope - evaluatie van de risico's**

In dit punt geeft de projectleider een overzicht van de wijzigingen van de scope en van de risico's die gepaard gaan met het project, alsook van de weerslag daarvan op de planning, het budget en andere betrokken domeinen.

### **4.2.3. Evaluatie van de technisch-financiële vorderingen van het project**

De projectleider moet verduidelijkingen geven over:

- de financiële evolutie van het project: uitleg over het budget van het lopende jaar, evolutie van de uitgaven, motivering van de verschillen, ... Als het nieuw gebudgetteerde bedrag voor

cours s'écarte de plus de 15 % du montant original prévu par rapport au budget d'investissement approuvé, le chef de projet doit fournir une motivation solide de cet écart par rapport au budget original.

- l'interaction entre le planning physique (technique) et le planning financier :
  - avancer ou différer certaines phases de projet physiques a pour conséquence que certains budgets se révéleront nécessaires plus tôt ou plus tard;
  - à l'inverse, certaines restrictions budgétaires ont des répercussions sur l'exécution physique du projet, voire sur le contenu du projet lui-même.

Ces conséquences doivent être développées explicitement ici.

S'il est décidé pour des raisons budgétaires de modifier le contenu du projet afin de rester dans les limites des estimations de départ, il doit être indiqué quelles mesures ont été prises à cet effet et quel est l'impact de ces mesures.

- La comparaison entre le taux de réalisation budgétaire et physique.

#### 4.2.4. Mesures correctrices

Le chef de projet doit également donner une analyse des problèmes du passé, et formuler ses perspectives d'avenir (problèmes prévisibles, points dans lesquels le projet risque de prendre du retard, etc.).

Sur la base de l'évaluation précédente, le chef de projet rédige un plan d'action en collaboration avec le maître d'ouvrage et/ou le promoteur de projet. Ce plan d'action comporte une description des mesures correctrices, de la date de réalisation proposée.

#### 4.3. Etat des feux verts

Remarque: cette rubrique disparaîtra dès que le système des feux verts sera abandonné (voir chapitre V).

Cette partie comporte une liste reprenant l'état des lieux par subdivision de projet en ce qui concerne les feux verts.

Les données suivantes concernant les feux verts doivent donc être indiquées :

het lopende jaar meer dan 15 % verschilt van het oorspronkelijk geplande bedrag ten opzichte van het goedgekeurde investeringsbudget, dan moet de projectleider een goede motivering geven voor dit verschil ten opzichte van het oorspronkelijke budget.

- de interactie tussen de wezenlijke (technische) planning en de financiële planning:
  - het bespoedigen of uitstellen van bepaalde fases van wezenlijke projecten heeft tot gevolg dat bepaalde budgetten vroeger of later nodig zijn;
  - omgekeerd hebben bepaalde budgettaire beperkingen een weerslag op de wezenlijke uitvoering van het project, en zelfs op de inhoud van het project zelf.

Die gevolgen moeten hier expliciet worden uiteengezet.

Als om budgettaire redenen wordt beslist om de inhoud van het project te wijzigen teneinde binnen de grenzen van de aanvangsramingen te blijven, dan moet worden aangeduid welke maatregelen daartoe werden genomen en wat de weerslag is van die maatregelen.

- De vergelijking tussen de budgettaire en wezenlijke uitvoeringsgraad.

#### 4.2.4. Correctieve maatregelen

De projectleider moet eveneens een analyse geven van de problemen in het verleden, en zijn toekomstperspectieven formuleren (voorzienbare problemen, punten waar het project vertraging zou kunnen oplopen enz.).

Op basis van de vorige evaluatie stelt de projectleider een actieplan op in samenwerking met de opdrachtgever en/of de project sponsor. Dit actieplan bevat een beschrijving van de correctieve maatregelen en de voorgestelde uitvoeringsdatum.

#### 4.3. Staat van de « groene lichten »

Opmerking: deze rubriek verdwijnt zodra het systeem van de « groene lichten » verdwijnt (zie hoofdstuk V).

Dit gedeelte bevat een lijst met de toestand per onderafdeling van het project wat betreft de « groene lichten ».

De volgende gegevens met betrekking tot de « groene lichten » moeten worden opgegeven:

- demandes de feux verts encore à introduire pour les travaux en cours ou déjà achevés : montant + somme totale;
- feux verts déjà demandés : montant + somme totale, références et date de demande;
- feux verts déjà obtenus : montant + somme totale, références et date d'octroi.
- aanvragen voor « groene lichten » die nog moeten worden ingediend voor werken in uitvoering of die reeds zijn afgewerkt: bedrag + totaal bedrag;
- reeds gevraagde « groene lichten »: bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van aanvraag;
- reeds bekomen « groene lichten »: bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van toekenning.

Une distinction sera faite entre les demandes d'investissements initiales et les demandes complémentaires. Des explications concernant l'analyse du bien fondé des réclamations éventuelles payées aux entreprises devront être fournies.

## **B. DOSSIERS COLLECTIFS**

### **PARTIE 1 : Données générales**

La partie « Données générales » doit fournir les informations relatives à la personne responsable du projet: chef de projet, maître d'œuvre, maître d'ouvrage,...

### **PARTIE 2 : Suivi des travaux**

Le suivi des travaux repris dans un dossier collectif comporte, au moins, les éléments suivants par marché (présentés sous forme d'un tableau): les dates de début et de fin (prévue) des travaux, l'estimation total des travaux, les dépenses déjà enregistrées et le budget de l'année en cours ainsi que les totaux, par dossier, des estimations, budgets et dépenses enregistrées.

Si des écarts significatifs sont constatés entre l'estimation initiale, le budget et les dépenses, ils doivent être motivés.

## **C./D. FICHES DE PROJET/FICHES COLLECTIVES**

Les fiches de projets et les fiches collectives reprennent succinctement les informations des parties 1,2, 3 du dossier de projet et un état d'avancement du projet en fin d'année (de l'année  $\alpha$ ), destinées à la communication vers les Régions et le CEMM, donnent un résumé des données disponibles dans les dossiers. Le format de cette fiche est élaboré en concertation avec la DGTT.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de oorspronkelijke investeringsaanvragen en de aanvullende aanvragen. Er moet uitleg worden gegeven over de analyse van de gegrondheid van eventuele schadeloosstellingen die aan de ondernemingen werden betaald.

## **B. COLLECTIEVE DOSSIERS**

### **DEEL 1: Algemene gegevens**

Het deel « Algemene gegevens » moet de inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project: projectleider, uitvoerder, opdrachtgever, ...

### **DEEL 2: Opvolging van de werken**

De opvolging van de werken die zijn vermeld in een collectief dossier omvat ten minste de volgende elementen per opdracht (voorgesteld in de vorm van een tabel): de aanvangsdatum en de (geplande) einddatum van de werken, de totale raming van de werken, de reeds geboekte uitgaven en het budget van het lopende jaar alsook de totalen, per dossier, van de ramingen, budgetten en geboekte uitgaven.

Als er aanzienlijke verschillen worden vastgesteld tussen de oorspronkelijke raming, het budget en de uitgaven, moeten deze worden gemotiveerd.

## **C. / D. PROJECTFICHES / COLLECTIEVE FICHES**

De projectfiches en de collectieve fiches vermelden kort de inlichtingen van de delen 1, 2, 3 van het projectdossier en een stand van zaken van het project op het einde van het jaar (het *jaar a*), bestemd voor de communicatie aan de Gewesten en het UCMM, en geven een samenvatting van de in de dossiers beschikbare gegevens. De format van dit fiche wordt opgesteld in overleg met het DGVL.

### III.2 ACTUALISATION DES DOSSIERS ET DES FICHES, SUIVI ET CONTROLE

Les chefs de projet sont responsables de leurs dossiers de projet/dossiers collectifs; ils s'en servent comme outil de monitoring et les tiennent régulièrement à jour, en tenant compte de l'évolution du projet.

Quatre fois par an, au plus tard le 15 février, le 30 avril, le 30 septembre et le 15 décembre de chaque année, la *Société* transmet à la DGTT, sous forme informatique, l'ensemble des dossiers de projet/dossiers collectifs actualisés. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et les trois *Sociétés* du Groupe SNCB. Cette actualisation porte principalement sur le chapitre 4 du dossier, mais, en cas de changement substantiel du projet et au moins une fois par an les dossiers sont actualisés au complet.

Pour les dossiers collectifs, l'actualisation est chaque fois résumée sous forme d'un tableau contenant, par marché : le calendrier d'exécution, l'estimation total, le budget de l'année en cours et les dépenses déjà enregistrées.

Les fiches de projets, destinées à la communication vers les Régions et le CEMM, seront transmises à la DGTT, qui se charge de leur distribution, au plus tard le 30 juin de chaque année.

La DGTT s'appuie sur les dossiers de projet/dossiers collectifs pour assurer, pour le compte de l'Etat fédéral, le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et programmes d'investissements. Ses fonctionnaires vérifient, à chaque actualisation des dossiers, que leurs données sont complètes, correctes et actuelles. A cet effet, ils peuvent procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein de la *Société*, notamment dans la comptabilité. Ils peuvent également participer aux réunions de suivi de projet, organisées par la *Société*. Les chefs de projet et les maîtres de l'ouvrage font référence de premiers interlocuteurs.

Le niveau de détail du reporting (p.ex concernant la répartition du budget au niveau du marché et la répartition des dépenses par type de coûts) évoluera avec la concrétisation du projet et la maturité du système de gestion de projet. L'ajustement du système se fera en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

### III.2 ACTUALISERING VAN DE DOSSIERS EN VAN DE FICHES, OPVOLGING EN CONTROLE

De projectleiders zijn verantwoordelijk voor hun projectdossiers/collectieve dossiers; ze gebruiken ze als monitoringinstrument en werken ze regelmatig bij, rekening houdend met de evolutie van het project.

Vier keer per jaar, uiterlijk op 15 februari, 30 april, 30 september en 15 december van elk jaar, bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL, op gegevensdrager, al de geactualiseerde projectdossiers/collectieve dossiers. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderlinge overeenstemming tussen het DGVL en de drie *Maatschappijen* van de NMBS-groep. Deze actualisering heeft hoofdzakelijk betrekking op hoofdstuk 4 van het dossier, maar bij aanzienlijke wijziging van het project en ten minste één keer per jaar, worden de dossiers volledig geactualiseerd.

Voor de collectieve dossiers wordt de actualisering telkens samengevat in de vorm van een tabel met, per opdracht: de uitvoeringskalender, de totale raming, het budget van het lopende jaar en de reeds geboekte uitgaven.

De projectfiches die bestemd zijn voor de communicatie aan de Gewesten en aan het UCMM, worden bezorgd aan het DGVL dat ze uiterlijk op 30 juni van elk jaar zal verspreiden.

Het DGVL baseert zich op de projectdossiers/collectieve dossiers om, voor rekening van de federale Staat, de opvolging en de controle te verzekeren van de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Zijn ambtenaren verifiëren bij elke actualisering van de dossiers of hun gegevens volledig, correct en actueel zijn. Daartoe kunnen ze overgaan tot alle vereiste onderzoeken en controles op het terrein en binnen de *Maatschappij*, meer bepaald in de boekhouding. Ze mogen eveneens deelnemen aan de door de *Maatschappij* georganiseerde vergaderingen voor projectopvolging. De projectleiders en de opdrachtgevers zijn de eerste gesprekspartners.

Het detailniveau van de reporting (bijvoorbeeld met betrekking tot de verdeling van het budget op het niveau van de opdracht en de verdeling van de uitgaven per kostentype) zal evolueren met de concretisering van het project en de maturiteit van het systeem voor projectbeheer. De aanpassing van het systeem gebeurt in overleg tussen de drie

Durant la période de migration du suivi par décision d'investissement vers le suivi par dossier de projet/dossier collectif, décrite au chapitre V, les dossiers de décision d'investissement constituent également, pour un nombre de dossiers à convenir entre la DGTT et la *Société*, un outil de vérification croisée de l'efficacité des dossiers de projet/dossiers collectifs.

Pendant la période de migration, les fonctionnaires de la DGTT réaliseront des contrôles financiers/comptables selon les modalités décrits sous le point IV.4. Après achèvement avec succès de la migration, ces contrôles seront réalisés, selon les besoins, identifiés notamment sur base de l'analyse des données financières et comptables contenues dans les dossiers de projet/dossiers collectifs. Les fonctionnaires peuvent demander à cet effet tous les renseignements complémentaires et auront accès à toutes les pièces et données comptables jugées nécessaires.

Des visites de chantier, effectuées selon les modalités décrites sous IV.4, seront maintenues également après migration, en appui au suivi et contrôle à l'aide des dossiers de projet/dossiers collectifs et en fonction des besoins.

La *Société* fournit sur simple demande tous les renseignements complémentaires qui sont demandés par les fonctionnaires de la DGTT dans le cadre de ce suivi et de ce contrôle et participe à toutes les réunions qui sont organisées à ce sujet par la Direction Générale. Les chefs des projets concernés participent à ces réunions.

Chaque actualisation périodique des dossiers de projet/dossiers collectifs donnera lieu à la rédaction d'un avis de la DGTT au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions concernant l'état d'avancement de l'exécution du programme annuel d'investissements. Copie de cet avis sera adressée à la *Société*.

Des activités de suivi et contrôle supplémentaires peuvent, le cas échéant, être imposées aux fonctionnaires de la DGTT dans le cadre des travaux du CEMM.

Tijdens de migratieperiode van de opvolging per investeringsbeslissing naar de opvolging per projectdossier/collectief dossier, zoals beschreven in hoofdstuk V, vormen de dossiers van investeringsbeslissing eveneens, voor een aantal dossiers die moeten worden overeengekomen tussen het DGVL en de *Maatschappij*, een instrument voor kruiscontrole op de doeltreffendheid van de projectdossiers/collectieve dossiers.

Tijdens de migratieperiode verrichten de ambtenaren van het DGVL financiële/boekhoudcontroles volgens de modaliteiten die zijn beschreven in punt IV.4. Na een succesvolle migratie worden die controles verricht naargelang van de behoeften en meer bepaald geïdentificeerd op basis van de analyse van de financiële en boekhoudgegevens die vervat zijn in de projectdossiers/collectieve dossiers. De ambtenaren kunnen daartoe alle aanvullende inlichtingen vragen en hebben toegang tot al de nodig geachte boekhoudkundige stukken en gegevens.

Bezoeken aan de werf, uitgevoerd volgens de modaliteiten die beschreven zijn in IV.4, blijven na de migratie eveneens behouden als ondersteuning voor de opvolging en de controle met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers en naargelang van de behoeften.

De *Maatschappij* bezorgt op eenvoudig verzoek alle aanvullende inlichtingen die door de ambtenaren van het DGVL worden gevraagd in het kader van die opvolging en die controle en neemt deel aan alle vergaderingen die daaromtrent worden georganiseerd door het Directoraat-Generaal. De betrokken projectleiders nemen deel aan die vergaderingen.

Elke periodieke actualisering van de projectdossiers/collectieve dossiers geeft aanleiding tot het opstellen van een bericht van het DGVL aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, aangaande de vorderingen in de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma. Een kopie van dit bericht wordt naar de *Maatschappij* gestuurd.

In voorkomend geval kunnen er bijkomende activiteiten van opvolging en controle worden opgelegd aan de ambtenaren van het DGVL in het kader van de werken van het UCM.

#### IV. LES DECISIONS D'INVESTISSEMENTS

Remarque préalable Une fois la migration du système (actuel) d'autorisation et de suivi, basé sur les décisions d'investissements vers le système basé sur les dossiers de projet/dossiers collectifs, est achevée avec succès, le suivi et contrôle par décisions d'investissements décrit ci-dessous, ne sera plus d'application et la *Société* ne sera plus tenu de présenter à la DGTT les décisions d'investissements, les rapports et les listings comptables dont question sous le point IV.4.

Les décisions d'investissements constituent le dernier chaînon dans la planification des investissements ferroviaires. Elles donnent des informations détaillées, tant en ce qui concerne le planning, les aspects financiers et les modalités d'exécution des investissements, que le suivi et le contrôle de leur exécution.

Tous les investissements à charge des crédits budgétaires des investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports ou à charge d'autres sources financières à contrôler par la DGTT (par exemple le Fonds RER), et mentionnés comme tels dans le plan d'investissements pluriannuel et dans la programmation d'investissements annuelle, font l'objet d'une décision d'investissements. Sont compris sous le terme « investissements », tant les travaux d'investissements que l'acquisition des moyens d'investissements, comme le matériel roulant. Les expropriations nécessaires, les études qui mènent à la réalisation d'un tel investissement et la surveillance qui est exercée lors de cette réalisation, font également partie de l'investissement. N'entrent pas en ligne de compte comme investissements à charge des crédits pour investissements ferroviaires contrôlés par le SPF Mobilité et Transports : les travaux, fournitures ou services ayant trait à l'entretien ou aux investissements à des fins commerciales indépendantes des missions de service public imposées par la loi à la *Société*.

La *Société* présente, selon les modalités définies ci-dessous, toutes les décisions d'investissements pour avis à la DGTT. Chaque décision présentée à la DGTT pour avis doit cadrer dans un projet d'investissements pour lequel dossier de projet/dossier collectif a été établi et transmis à la DGTT.

#### IV. INVESTERINGSBESLISSINGEN

Opmerking vooraf Wanneer de overstap van het (huidige) systeem van toestemming en opvolging, gebaseerd op de investeringsbeslissingen, naar het systeem gebaseerd op de projectdossiers/collectieve dossiers met succes afgerond zal zijn, zal de hieronder beschreven opvolging en controle door investeringsbeslissingen niet meer van toepassing zijn en zal de *Maatschappij* aan het DGVL niet langer de investeringsbeslissingen, de rapporten en de boekhoudkundige lijsten moeten voorleggen waarvan in punt IV.4 sprake is.

De investeringsbeslissingen vormen de laatste schakel in de planning van de spoorweginvesteringen. Ze leveren gedetailleerde informatie over zowel de planning, de financiële aspecten en de uitvoeringsmodaliteiten van de investeringen, als over de opvolging en de controle van hun uitvoering.

Voor alle investeringen ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer of ten laste van andere financiële bronnen die het DGVL moet controleren (bijvoorbeeld het GEN-Fonds), en als dusdanig vermeld in het meerjareninvesteringsplan en in het jaarlijks investeringsprogramma, wordt een investeringsbeslissing genomen. De term « investeringen » omvat zowel de investeringswerken als de aankopen van investeringsmiddelen, zoals het rollend materieel. De vereiste onteigeningen, de studies die leiden tot de realisatie van zo'n investering en het toezicht dat bij die realisatie wordt uitgeoefend, maken eveneens deel uit van de investering. Komen niet in aanmerking als investeringen ten laste van de kredieten voor spoorweginvesteringen die gecontroleerd worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer: de werken, leveringen of diensten die betrekking hebben op het onderhoud of op de investeringen met commerciële doeleinden die geen uitstaans hebben met de opdrachten van openbare dienst die door de wet aan de *Maatschappij* zijn opgelegd.

De *Maatschappij* legt, overeenkomstig de hieronder vastgelegde modaliteiten, alle investeringsbeslissingen voor aan het DGVL, voor advies. Alle voor advies aan het DGVL bezorgde beslissingen moeten kaderen in een investeringsproject waarvoor een projectdossier/collectief dossier opgesteld en aan

Les dossiers relatifs aux décisions d'investissements doivent arriver à la DGTT au plus tard 30 jours calendrier :

- après la notification de la commande, en cas de marchés d'entreprise;
- avant le début des travaux, en cas de travaux réalisés en régie.

En cas de non-respect de ce délais, le dossier sera accompagné d'une justification dûment motivée. Cette date limite d'introduction n'est pas d'application pour les dossiers de décision d'investissements complémentaire et de décision relatifs à des petits investissements, pour lesquels les modalités décrites aux points IV.2 et IV.3 sont d'application.

Les dossiers se rapportant à des décisions d'investissements, présentés pour avis après l'expiration de ce délai, à l'exception des décisions d'investissements complémentaires, à l'exception des dossiers accompagnés d'une justification dûment motivée, seront déclarés irrecevables pour le financement à charge des crédits budgétaires pour les investissements ferroviaires sous contrôle du SPF Mobilité et Transports.

La DGTT remet son avis dans les 30 jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier concernant la décision d'investissements a été reçu. Si la DG estime que le dossier est incomplet ou exige de plus amples explications, le délai susmentionné est interrompu à partir de la date à laquelle la DGTT en a informé la *Société* par écrit.

Si le délai dont question ci-dessus est expiré sans que la DGTT ait signifié son avis ou ait demandé des informations complémentaires, la décision d'investissements est considérée comme visée favorablement et la DGTT attribue un numéro d'investissements.

Après avis favorable de la DGTT (appelé « feu vert »), les dépenses réalisées dans le cadre de l'investissement en question, peuvent effectivement être enregistrées à charge des crédits budgétaires concernés, dans les limites du budget mentionné dans la décision et pour autant que les crédits disponibles le permettent.

het DGVL bezorgd werd.

De dossiers betreffende de investeringsbeslissingen moeten bij het DGVL aankomen als volgt: ten laatste 30 kalenderdagen

- na de kennisgeving van de bestelling bij aannemingsopdrachten;
- vóór het begin van de werkzaamheden bij werken in eigen beheer.

Als die termijn niet wordt nageleefd zal het dossier vergezeld moeten zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging. Die uiterste indieningsdatum geldt niet voor de dossiers betreffende een aanvullende investeringsbeslissing en een beslissing aangaande kleine investeringen, waarvoor de in de punten IV.2 en IV.3 beschreven modaliteiten van toepassing zijn.

De dossiers betreffende investeringsbeslissingen die na het verstrijken van die termijn voor advies worden voorgelegd, behalve de aanvullende investeringsbeslissingen, behalve de dossiers die vergezeld zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging, zullen onontvankelijk verklaard worden voor de financiering ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen onder het toezicht van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het DGVL bezorgt zijn advies binnen 30 kalenderdagen vanaf de ontvangstdatum van het dossier betreffende de investeringsbeslissing. Als het DG oordeelt dat het dossier onvolledig is of bijkomende uitleg vereist, wordt de voormelde termijn onderbroken vanaf de dag waarop het DGVL de *Maatschappij* daarover schriftelijk heeft ingelicht.

Als de hierboven bedoelde termijn verstreken is zonder dat het DGVL een advies heeft bezorgd of bijkomende informatie heeft gevraagd, wordt ervan uitgegaan dat de investeringsbeslissing een gunstig advies heeft gekregen en dat het DGVL een investeringsnummer toekent.

Na gunstig advies van het DGVL (« groen licht » genoemd) mogen de gedane uitgaven in het raam van de investering in kwestie effectief ten laste van de betrokken begrotingskredieten geboekt worden, binnen de grenzen van het in de beslissing vermelde budget en op voorwaarde dat de beschikbare kredieten het toelaten.

Les décisions d'investissements relatives au budget d'investissements d'une année déterminée doivent être présentées pour avis au plus tard avant le 31 décembre de cette année à la DGTT. Pour des décisions d'investissements supplémentaires, les dispositions du point IV.2 sont d'application.

#### IV.1 CONTENU ET FORME DES DECISIONS D'INVESTISSEMENTS

Chaque dossier de décision d'investissements comprend au moins les quatre parties suivantes :

- (i). la fiche de synthèse (appelée formulaire 408b);
- (ii). la justification technique;
- (iii). l'estimation financière;
- (iv). les modalités d'exécution.

La fiche de synthèse, la justification technique (à l'exception des plans annexés) et l'estimation financière sont présentées en deux exemplaires, dont un est renvoyé à la *Société* après visa favorable de la DGTT. Les autres documents annexés au dossier de décision d'investissements sont présentés en un seul exemplaire.

(i) La **fiche de synthèse** (formulaire 408b), établie selon un modèle unique, comprend au moins les informations suivantes :

- La description de l'investissement, comprenant :
  - Le libellé exact de l'investissement;
  - La ligne de budget.
- La mention qu'il s'agit, soit, d'une décision d'investissements *initiale*, soit, d'une décision *complémentaire*. Dans ce dernier cas, le(s) numéro(s) d'investissements du (des) feu(x) vert(s) déjà octroyé(s) doit (doivent) être renseigné(s).
- La mention des numéros d'investissements (aussi appelés "numéro de visa" ou "numéro de feu vert") déjà obtenus dans le cadre du même investissement (autres que les éventuels travaux complémentaires).
- Les services de la *Société* qui assurent la réalisation ainsi que les services à charge desquels les dépenses seront comptabilisées.

De investeringsbeslissingen betreffende het investeringsbudget voor een bepaald jaar moeten ten laatste vóór 31 december van dat jaar voor advies voorgelegd worden aan het DGVL. Voor aanvullende investeringsbeslissingen gelden de bepalingen van punt IV.2.

#### IV.1 INHOUD EN VORM VAN DE INVESTERINGSBESLISSINGEN

Ieder dossier van investeringsbeslissing omvat minstens de vier volgende delen:

- (i). het synthesefiche (formulier 408b genoemd);
- (ii). de technische rechtvaardiging;
- (iii). de financiële raming;
- (iv). de uitvoeringsmodaliteiten

Het synthesefiche, de technische rechtvaardiging (met uitzondering van de bijgevoegde plans) en de financiële raming worden in twee exemplaren bezorgd, waarvan er één naar de *Maatschappij* wordt teruggestuurd na gunstig visum van het DGVL. De andere documenten die bij het dossier van investeringsbeslissing zijn gevoegd, worden in één exemplaar bezorgd.

(i) Het **synthesefiche** (formulier 408b), opgemaakt volgens een eengemaakt model, omvat minstens de volgende gegevens:

- De beschrijving van de investering, met inbegrip van:
  - De exacte titel van de investering;
  - De budgetlijn.
- De vermelding dat het ofwel om een *oorspronkelijke* investeringsbeslissing gaat, ofwel om een *aanvullende* investeringsbeslissing. In het laatste geval moet(en) het/de investeringsnummer(s) van het/de reeds toegekende groen(e) licht(en) vermeld worden.
- De vermelding van de reeds toegekende investeringsnummers (ook "visumnummers" of "groen-lichtnummers" genoemd) in het raam van dezelfde investering (andere dan de eventuele bijkomende werken).
- De diensten van de *Maatschappij* die voor de realisatie instaan, alsook de diensten ten laste van dewelke de uitgaven geboekt zullen worden.

- Le poste programme, le numéro de fiche comptable, la rubrique, le code de financement ainsi que le numéro du projet auquel l'investissement est lié (numéro de projet).
- La ventilation financière en : Régie, Entreprises et Divers avec subdivisions, pour les deux premiers, en Etudes, Travaux, Surveillance et Sécurité, et pour les Divers, en Tâcherons et Autres.
- Le mode d'attribution des prestations en entreprise et des prestations par tâcheron.
- Le ou les numéro(s) de compte du service réalisateur où les dépenses seront comptabilisées.
- La date de démarrage des travaux (mois/année) et la durée prévue des travaux.
- La date de transmission par la *Société* à la DGTT.
- De programmepost, het nummer van boekhoudfiche, de rubriek, de financieringscode en tevens het nummer van het project waaraan de investering verbonden is (projectnummer).
- De financiële uitsplitsing in: Eigen beheer, Aanneming en Diversen met onderverdelingen, voor de eerste twee, in Studies, Werken, Toezicht en Veiligheid, en voor de Diversen, in Onderaannemers en Andere.
- De gunningswijze van de aannemingsprestaties en de prestaties door onderaannemer.
- Het/de rekeningnummer(s) van de realiserende dienst waar de uitgaven geboekt zullen worden.
- De aanvangsdatum van de werken (maand/jaar) en de geplande duur van de werken.
- De bezorgingsdatum aan het DGVL door de *Maatschappij*.

Cette fiche de synthèse (408b) prévoit en outre une case pour le visa de la DGTT et le numéro d'investissements attribué.

Dit synthesefiche (408b) omvat bovendien een vak voor het visum van het DGVL en het toegekende investeringsnummer.

Le format de ce formulaire peut être modifié en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

De format van dat formulier kan gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

(ii) La **justification technique** comprend au moins les données suivantes :

(ii) De **technische rechtvaardiging** omvat ten minste de volgende gegevens:

- L'analyse de la situation existante et de sa problématique;
- L' (Les) objectif(s) de l'investissement (description de la situation après intervention);
- La description de l'intervention (activités, moyens à mettre en œuvre, résultats, etc.);
- Dans le cas de travaux d'investissements, un plan de situation et une vue globale des travaux à entreprendre;
- La référence à la décision interne en vue d'exécuter l'investissement (un document de contrôle interne, un document du Conseil d'Administration, du Comité de Direction, etc.). Le document en question se trouvera en annexe à la justification technique;
- Tous les autres documents jugés nécessaires pour justifier l'investissement sur le plan technique;
- Les coordonnées du responsable technique de
- De analyse van de bestaande toestand en de problematiek ervan;
- De investeringsdoelstelling(en) (beschrijving van de toestand na de interventie);
- De beschrijving van de interventie (activiteiten, te gebruiken middelen, resultaten enz.);
- Voor de investeringswerken, een situatieplan en een algemeen overzicht van de uit te voeren werken;
- De verwijzing naar de interne beslissing met het oog op uitvoering van de investering (een intern controledocument, een document van de Raad van Bestuur, van het Directiecomité enz.). Het document in kwestie moet als bijlage bij de technische rechtvaardiging gevoegd zijn;
- Alle andere nodig geachte documenten om de investering op technisch vlak te rechtvaardigen;
- De personalia van de technisch

l'exécution (fonctionnaire dirigeant).

Si le dossier de projet/dossier collectif auquel se réfère la décision d'investissements contient une justification technique suffisamment détaillée permettant de situer cette décision dans l'ensemble du projet, une simple référence à cette justification contenue dans le dossier correspondant est suffisante.

La justification technique est établie, datée et signée par le fonctionnaire qui est responsable du suivi de l'exécution (le fonctionnaire dirigeant).

(iii) L'**estimation financière**, établie selon un modèle unique, donne les informations suivantes (si pertinentes).

- Les estimations des **coûts en régie**. Une distinction doit être faite entre les coûts de prestations du personnel, les coûts de matières et les autres coûts.

Les coûts de *prestations de personnel* distinguent : les coûts d'étude, les coûts de personnel pour l'exécution des travaux en régie, les coûts de surveillance liés aux mesures de sécurité et les coûts de surveillance pour l'exécution des travaux réalisés par entreprise.

Pour les *matières et autres coûts*, les listes et autres détails nécessaires sont ajoutés.

Tous les coûts pour les prestations en régie sont calculés sur base de métrés.

Les décisions d'investissements pour les coûts d'étude doivent mentionner l'estimation du coût de l'investissement (travaux, acquisition de matériel, etc.) auquel se rapporte l'étude.

- L'estimation des **travaux par tâcheron** (prestations de machines, de grues, etc., interventions de tiers pour le déplacement d'équipements d'utilité publique). Il est mentionné clairement de quels travaux par tâcheron il s'agit et, le cas échéant, il convient d'ajouter un métré.
- Le montant de l'**adjudication**, c'est-à-dire le montant du marché attribué, dont question au point (iv).

L'estimation financière prend également en compte les éléments suivants :

responsable pour de l'exécution (leidende ambtenaar).

Als het projectdossier/collectief dossier waarnaar de investeringsbeslissing verwijst een voldoende gedetailleerde technische rechtvaardiging bevat waarmee die beslissing in het geheel van het project gesitueerd kan worden, volstaat een eenvoudige verwijzing naar die rechtvaardiging in het overeenkomstige dossier.

De technische rechtvaardiging wordt opgemaakt, gedateerd en ondertekend door de ambtenaar die verantwoordelijk is voor de opvolging van de uitvoering (de leidende ambtenaar).

(iii) De **financiële raming**, opgemaakt volgens een eengemaakt model, verstrekt de volgende gegevens (indien relevant).

- De ramingen van de **kosten in eigen beheer**. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de kosten voor prestaties van het personeel, de kosten voor stoffen en de andere kosten.

De kosten voor *prestaties van het personeel* zijn onderverdeeld in: de studiekosten, de personeelskosten voor de uitvoering van de werken in eigen beheer, de kosten voor toezicht die verbonden zijn aan de veiligheidsmaatregelen en de kosten voor toezicht op de uitvoering van de werken in aanneming.

Voor de *stoffen en andere kosten* worden de lijsten en de andere nodige details bijgevoegd.

Alle kosten voor de prestaties in eigen beheer worden berekend op basis van meetstaten.

In de investeringsbeslissingen voor de studiekosten moet de raming vermeld zijn van de kosten voor de investering (werken, aankoop van materieel enz.) waarop de studie betrekking heeft.

- De raming van de **werken door onderaannemer** (prestaties van machines, kranen enz., interventies van derden voor het verplaatsen van uitrustingen van openbaar nut). Er wordt duidelijk vermeld om welke werken door onderaannemer het gaat, en in voorkomend geval moet een meetstaat bijgevoegd worden.
- Het bedrag van de **aanbesteding**, dat wil zeggen het bedrag van de gegunde opdracht waarvan sprake in punt (iv).

Bij de financiële raming wordt ook rekening gehouden met de volgende elementen:

- les **frais divers**, comme les frais généraux, les frais des procédures d'adjudication, les frais de stockage et les frais de magasinage pour les matières, etc.;
- les **coûts imprévus**.
- de **diverse kosten**, zoals de algemene kosten, de kosten voor aanbestedingsprocedures, de opslagkosten en de magazijnkosten voor de stoffen enz.;
- de **onvoorziene kosten**.

Le cas échéant, une **clé de répartition** est appliquée à l'estimation des coûts. Celle-ci peut concerner la répartition des coûts entre les sources de financement dont question au budget d'investissements (cf. II.1), les différentes (sous-)rubriques ou, dans des cas exceptionnels, les différents services de la *Société*. La clé de répartition appliquée doit toujours être justifiée au moyen de données techniques.

Toutes les modifications concernant les salaires horaires et les pourcentages de frais sont, dès leur mise en vigueur, communiquées par la *Société* à la DGTT. Des modifications dans les pourcentages de frais de 1% et plus sont corroborées par des documents comptables.

La liste récapitulative des clés de répartition des projets TGV est transmise tous les deux mois par la *Société* à la DGTT. Des modifications dans les clés de répartition de 5 % et plus sont justifiées au moyen de données techniques ou de décisions de gestion.

La Société donnera, à la demande de la DGTT, toute information ou justifications complémentaires de l'évolution des prix unitaires et des prix pour l'utilisation des outils du matériel roulant, des engins spéciaux...

(iv) Les **modalités d'exécution** mentionnent, le cas échéant, les données suivantes.

- Une brève description des modalités d'exécution qui sont mises en œuvre pour la réalisation de l'investissement, avec une référence aux décisions d'investissements apparentées qui sont ou seront introduites : mission d'étude, travaux en régie, travaux par entreprise + surveillance, etc. L'interaction éventuelle entre les travaux en régie et les travaux par entreprise doit être clairement indiquée.
- Le calendrier d'exécution. Il mentionne au moins la date de démarrage et la date prévue pour la fin des travaux en régie (étude et travaux) et/ou la date contractuelle de démarrage et le délai d'exécution des travaux réalisés par entreprise. Si disponible, une présentation graphique du calendrier

In voorkomend geval wordt op de kostenraming een **verdeelsleutel** toegepast. Deze kan de kostenspreiding betreffen over de financieringsbronnen waarvan sprake in het investeringsbudget (cf. II.1), de verschillende (sub)rubrieken of, in uitzonderlijke gevallen, de verschillende diensten van de *Maatschappij*. De toegepaste verdeelsleutel moet altijd met technische gegevens gerechtvaardigd worden.

Alle wijzigingen inzake de uurlozen en de kostenpercentages worden, zodra ze van toepassing zijn, door de *Maatschappij* medegedeeld aan het DGVL. Wijzigingen in de kostenpercentages van 1 % en meer worden gestaafd door boekhoudkundige documenten.

De *Maatschappij* bezorgt de overzichtslijst van de verdeelsleutels voor de HST-projecten om de twee maanden aan het DGVL. Wijzigingen in de verdeelsleutels van 5 % en meer worden gestaafd door middel van technische gegevens of beheersbeslissingen.

Op verzoek van het DGVL moet de Maatschappij alle informatie of bijkomende rechtvaardigingen verstrekken inzake de evolutie van de eenheidsprijzen en de prijzen voor het gebruik van het rollend materieel, de speciale voertuigen, ... .

(iv) De **uitvoeringsmodaliteiten** omvatten in voorkomend geval de volgende gegevens.

- Een korte beschrijving van de uitvoeringsmodaliteiten voor de realisatie van de investering, met een verwijzing naar de aanverwante investeringsbeslissingen die ingediend zijn of ingediend zullen worden: studieopdracht, werken in eigen beheer, werken in aanneming + toezicht enz. De eventuele interactie tussen de werken in eigen beheer en de werken in aanneming moet duidelijk opgegeven worden.
- De uitvoeringskalender. Deze vermeldt minstens de aanvangsdatum en de geplande einddatum van de werken in eigen beheer (studie en werken) en/of de contractuele aanvangsdatum en de uitvoeringstermijn van de in aanneming uitgevoerde werken. Een grafische voorstelling van de uitvoeringskalender (bar-chart) wordt

d'exécution (bar-chart) est annexée.

- Pour les investissements liés à un marché d'entreprise, les documents suivants doivent accompagner le dossier de décision d'investissements :
  - les documents de contrôle interne relatifs au choix de la procédure d'adjudication et à l'approbation du cahier spécial des charges;
  - le cahier spécial des charges, ainsi qu'une sélection de plans qui permettent d'acquérir une bonne compréhension du lieu et de la nature de l'investissement;
  - le procès-verbal d'ouverture des offres;
  - le rapport d'analyse comparative des offres et le document de contrôle ou de décision interne se rapportant à l'attribution du marché;
  - l'offre approuvée avec le visa de l'autorité compétente de la *Société*.

La justification technique, l'estimation financière et les données sur les modalités d'exécution doivent permettre à la DGTT de juger la conformité de la demande avec le plan/programme d'investissements en vigueur et les dispositions du présent contrat de gestion, ainsi que l'efficacité des moyens qui sont proposés pour réaliser l'investissement. Le dossier de la décision d'investissements doit aussi permettre à la DGTT de vérifier si la législation sur les marchés publics a été respectée.

Le contenu et la forme des dossiers de décision d'investissements peuvent être modifiés en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

#### **IV.2 DECISIONS D'INVESTISSEMENTS COMPLEMENTAIRES**

La *Société* peut présenter à la DGTT un dossier de décision d'investissements complémentaire, pour une intervention à laquelle un « feu vert » a été octroyé précédemment, dans les cas suivants :

- quand, au cours de l'exécution de l'intervention, il ressort que le montant attribué ne pourra pas suffire à couvrir toutes les dépenses attendues;
- lors du décompte final et à la clôture de

bijgevoegd, indien beschikbaar.

- Voor de investeringen verbonden aan een opdracht van aanneming moeten de volgende documenten het dossier van investeringsbeslissing vergezellen:
  - de interne controledocumenten aangaande de keuze van de aanbestedingsprocedure en aangaande de goedkeuring van het bestek;
  - het bestek, alsook een selectie van plans waardoor men zich een goed beeld kan vormen van de plaats en van de aard van de investering;
  - het proces-verbaal van opening van de offertes;
  - het rapport met de vergelijkende analyse van de offertes en het controledocument of het document van interne beslissing dat betrekking heeft op de gunning van de opdracht;
  - de goedgekeurde offerte met het visum van de bevoegde overheid bij de *Maatschappij*.

Met de technische rechtvaardiging, de financiële raming en de gegevens over de uitvoeringsmodaliteiten moet het DGVL kunnen oordelen over de conformiteit van de aanvraag met het geldende investeringsplan/-programma en met onderhavig beheerscontract, alsook over de efficiëntie van de voor realisatie van de investering voorgestelde middelen. Het dossier van de investeringsbeslissing moet het DGVL ook de mogelijkheid bieden, na te gaan of de wetgeving op de openbare aanbestedingen nageleefd werd.

De inhoud en de vorm van de dossiers van investeringsbeslissing kunnen gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

#### **IV.2 AANVULLENDE INVESTERINGSBESLISSINGEN**

De *Maatschappij* mag aan het DGVL een dossier van aanvullende investeringsbeslissing bezorgen, voor een interventie waarvoor eerder een « groen licht » werd toegekend, en wel in de volgende gevallen:

- wanneer tijdens de uitvoering van de interventie blijkt dat het toegekende bedrag niet toereikend zal zijn om alle verwachte uitgaven te dekken;
- bij de eindafrekening en bij het beëindigen van

l'intervention, quand il ressort que le budget alloué ne suffit pas à couvrir toutes les dépenses réalisées et comptabilisées.

Des dossiers de décision d'investissements complémentaire **intermédiaire** doivent être présentés dès que l'on se rend compte, sur base de l'avancement des travaux, que le montant attribué sera dépassé de 15% ou plus. Dans la justification technique de ces dossiers de décision d'investissements complémentaire intermédiaire, les causes des dépenses supplémentaires sont justifiées de manière détaillée et les pièces justificatives nécessaires (par exemple: les avenants à la commande) sont ajoutées. Des investissements très importants peuvent nécessiter plusieurs décisions d'investissements complémentaires.

Les dossiers de décision d'investissements complémentaire lors du **décompte final** sont présentés au plus tard 45 jours calendrier après la fin des prestations en régie ou après la réception provisoire à l'approbation du décompte final du marché d'entreprise. Les causes des dépenses supplémentaires sont justifiées de manière détaillée dans la justification technique et toutes les pièces justificatives sont ajoutées. Pour les travaux par adjudication, une liste récapitulative de tous les avenants à la commande est ajoutée, accompagnée du document de contrôle interne (approbation) pour chaque avenant.

Ces dossiers de décision d'investissements complémentaire sont établis en référence au dossier de décision d'investissements initial et au « feu vert » octroyé.

#### **IV.3 DECISIONS D'INVESTISSEMENTS POUR LES PETITS INVESTISSEMENTS**

Les investissements estimés à 10.000,00 € ou moins, qui ne constituent pas un complément d'un « feu vert » accordé auparavant ou une partie (par exemple des coûts d'étude) d'un investissement pour lequel d'autres dossiers seront introduits, feront de préférence l'objet d'un dossier de décisions d'investissements groupées sous la dénomination 'Petits investissements divers'.

De tels dossiers de décision d'investissements, à concurrence de 140.000,00 € maximum, peuvent être introduits, si c'est pertinent, par sous-rubrique et par district, dès que le programme annuel

de l'intervention, lorsque apparaît que le budget alloué n'est pas suffisant pour couvrir toutes les dépenses réalisées et comptabilisées.

Dossiers van **tussentijdse** aanvullende investeringsbeslissing moeten voorgelegd worden zodra men er zich, op basis van de voortgang van de werken, rekenschap van geeft dat het toegekende bedrag met 15 % of meer overschreden zal worden. In de technische rechtvaardiging van die dossiers van tussentijdse aanvullende investeringsbeslissing worden de oorzaken van de bijkomende uitgaven op gedetailleerde wijze gestaafd en worden de nodige bewijsstukken (bijvoorbeeld de bijvoegsels bij de bestelling) bijgevoegd. Voor grote investeringen kunnen verscheidene aanvullende investeringsbeslissingen nodig zijn.

De dossiers van aanvullende investeringsbeslissing bij de **eindafrekening** worden ten laatste 45 kalenderdagen na het beëindigen van de prestaties in eigen beheer of na de voorlopige oplevering ter goedkeuring van de eindafrekening voor de opdracht van aanneming voorgelegd. De oorzaken van de bijkomende uitgaven worden op gedetailleerde wijze gestaafd in de technische rechtvaardiging, en alle bewijsstukken worden bijgevoegd. Voor de werken bij aanbesteding wordt een overzichtslijst van alle bijvoegsels bij de bestelling gevoegd, vergezeld van het interne controledocument (goedkeuring) voor elk bijvoegsel.

Die dossiers van aanvullende investeringsbeslissing worden opgemaakt met verwijzing naar de oorspronkelijke investeringsbeslissing en het toegekende « groen licht ».

#### **IV.3 INVESTERINGSBESLISSINGEN VOOR DE KLEINE INVESTERINGEN**

Voor investeringen die op 10.000,00 € of minder geraamd worden en die geen aanvulling vormen op een eerder toegekend « groen licht » of voor een gedeelte van een investering (bijvoorbeeld studiekosten) waarvoor andere dossiers ingediend zullen worden, moet bij voorkeur een dossier van gegroepeerde investeringsbeslissingen opgemaakt worden onder de benaming "Kleine investeringen van allerlei aard".

Zulke dossiers van investeringsbeslissing, tot beloop van maximaal 140.000,00 € mogen, indien relevant, ingediend worden per subrubriek en per district zodra het jaarlijks investeringsprogramma

d'investissements est approuvé.

#### IV.4 RAPPORT, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

La *Société* informe la DGTT deux fois par an de l'état d'avancement de l'exécution du programme des décisions d'investissements (cfr. II.2).

Par la même occasion, la *Société* transmet à la DGTT les informations concernant :

- Les « feux verts » octroyés aux investissements qui, pour l'une ou l'autre raison, ne sont pas exécutés, en indiquant les raisons de l'annulation.
- Les « feux verts » qui ont été octroyés pour des études, mais qui n'ont pas conduit à une réalisation concrète, en indiquant les raisons pour lesquelles il y a (eu) abandon de la réalisation. Etant donné que de telles prestations d'études ne peuvent pas être considérées comme investissement selon les règles comptables de la *Société*, les feux verts y relatifs seront annulés et les dépenses seront transférées à charge des fonds propres de la *Société*.

La *Société* transmet également chaque mois à la DGTT deux **listes comptables** des dépenses comptabilisées lors du mois précédent et liées aux investissements financés par des crédits budgétaires des investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports. La première liste mentionne les dépenses d'investissements qui ont obtenu un « feu vert », la deuxième liste mentionne les dépenses d'investissements pour lesquelles un dossier de décision d'investissements doit encore être introduit et/ou un « feu vert » doit encore être attribué.

Ces situations résumées sont établies, selon un modèle unique, par bureau comptable de la *Société* et mentionnent les données suivantes :

Pour la première liste :

- le mois comptable (en principe, le mois auquel se rapporte la liste, mais en cas d'enregistrements correctifs, aussi les mois précédents);

goedgekeurd is.

#### IV.4 RAPPORTERING, CONTROLE EN TOEZICHT

De *Maatschappij* licht het DGVL tweemaal per jaar in over de **vorderingen** inzake de uitvoering van het programma van de investeringsbeslissingen (cf. II.2).

Bij die gelegenheid bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL de gegevens betreffende:

- De toegekende « groene lichten » voor de investeringen die om een of andere reden niet uitgevoerd werden, met vermelding van de redenen voor de annulatie.
- De toegekende « groene lichten » voor studies die evenwel niet tot een concrete realisatie hebben geleid, met vermelding van de redenen waarom van de realisatie wordt (werd) afgezien. Aangezien zulke prestaties voor studies volgens de boekhoudkundige regels van de *Maatschappij* niet als een investering beschouwd mogen worden, zullen de desbetreffende groene lichten geannuleerd worden en zullen de uitgaven overgedragen worden ten laste van de eigen middelen van de *Maatschappij*.

De *Maatschappij* bezorgt aan het DGVL ook maandelijks twee **boekhoudkundige lijsten** van de tijdens de vorige maand geboekte uitgaven die betrekking hebben op de investeringen gefinancierd door de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op de eerste lijst staan de investeringen die een « groen licht » hebben gekregen, en op de tweede lijst de investeringsuitgaven waarvoor een dossier van investeringsbeslissing nog ingediend moet worden en/of een « groen licht » nog toegekend moet worden.

Die situatieoverzichten worden volgens een eengemaakt model opgemaakt per boekhoudbureau van de *Maatschappij* en bevatten de volgende gegevens:

Voor de eerste lijst:

- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);

- le numéro de crédit sur lequel les dépenses sont enregistrées;
- le numéro de visa attribué par la DGTT (numéro du feu vert);
- les coûts totaux enregistrés et leur répartition en : personnel, matières, entreprises, autres coûts et frais généraux ou autres appliqués.
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;
- het door het DGVL toegekende visumnummer (nummer van groen licht);
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in: personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn.

Pour la deuxième liste :

- le nom du fonctionnaire dirigeant;
- le mois comptable (en principe, le mois auquel se rapporte la liste, mais en cas d'enregistrements correctifs, aussi les mois précédents);
- le numéro de fiche comptable;
- les coûts totaux enregistrés et leur répartition en : personnel, matières, entreprises, autres coûts et frais généraux ou autres appliqués.
- le numéro de crédit sur lequel les dépenses sont enregistrées;
- une colonne indiquant le type d'erreur, soit : (i) 'K' pour les décisions d'investissement avec feu vert mais dont le montant est insuffisant, (ii) 'G' pour les décisions d'investissements pas encore soumises au visa de la DGTT, (iii) 'A' pour les décisions d'investissements introduites à la DGTT mais pas encore approuvées.

Les dépenses figurant dans la deuxième liste seront automatiquement transférées sur la première liste après attribution d'un feu vert.

Les fonctionnaires de la DGTT **contrôlent** :

- Que les dossiers de décision d'investissements sont corrects et complets, que la décision est conforme à la planification d'investissements en vigueur (conformité aux plans et programmes d'investissements et au dossier de projet/dossier collectif) et au contrat de gestion, que les moyens à mettre en œuvre sont efficaces et que la législation sur les marchés publics est appliquée correctement. L'attribution d'un numéro d'investissements atteste que ce contrôle a été effectué. Les données sur les « feux verts » sont enregistrées dans une banque de données.

Voor de tweede lijst:

- de naam van de leidend ambtenaar;
- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);
- het nummer van boekhoudfiche;
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in: personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn.
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;
- een kolom met het type van afwijking, namelijk: (i) 'K' voor de investeringsbeslissingen met groen licht maar waarvan het bedrag ontoereikend is, (ii) 'G' voor de investeringsbeslissingen die nog niet voorgelegd werden voor visum van het DGVL, (iii) 'A' voor de investeringsbeslissingen die bij het DGVL ingediend maar nog niet goedgekeurd zijn.

De uitgaven die op de tweede lijst voorkomen worden automatisch overgedragen naar de eerste lijst zodra het groen licht is toegekend.

De ambtenaren van het DGVL **controleren** de volgende zaken:

- Dat de dossiers van investeringsbeslissing correct en volledig zijn, dat de beslissing conform is met de geldende investeringsplanning (conformiteit met de investeringsplannen en -programma's en met het projectdossier/collectief dossier) en met het beheerscontract, dat de in te zetten middelen efficiënt zijn en dat de wetgeving op de overheidsopdrachten correct werd toegepast. De toekenning van een investeringsnummer getuigt van het feit dat die controle uitgevoerd is. De gegevens over de « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

La conformité au planning des investissements en vigueur implique, entre autres, que les prévisions budgétaires du programme annuel des décisions d'investissements, initial ou amendé, (cf. II.1) soient respectées. Les prévisions budgétaires ne peuvent ainsi jamais être dépassées pour les niveaux 1, 2 et 3 du programme annuel (initial ou amendé), tandis que les prévisions budgétaires pour les lignes de budget (niveau 4) peuvent être dépassées tout au plus de 15%, cependant sans que ces dernières ne donnent lieu à un dépassement des prévisions des niveaux 1, 2 et 3.

- Que les listes récapitulatives semestrielles sont correctes et complètes.
- Que les listes comptables mensuelles sont correctes et complètes et que les enregistrements comptables concordent avec les prévisions telles qu'indiquées dans les décisions d'investissements. Les données comptables à charge des « feux verts » attribués sont stockées dans une banque de données.

La vérification que les listes comptables mensuelles sont correctes et complètes et que les enregistrements comptables concordent avec les prévisions des « feux verts », s'effectue notamment à l'occasion de **contrôles financiers/comptables** au sein de la *Société*. Les fonctionnaires de la DGTT ont à cette fin accès à toutes les pièces et données comptables qu'ils jugent nécessaires pour l'exercice de leur fonction.

Ces contrôles comptables se réalisent à l'initiative des fonctionnaires de la DGTT, en fonction des besoins et selon une approche fonctionnelle. Chaque contrôle comptable donne lieu à un rapport qui est transmis à la *Société*.

La DGTT transmet également un rapport de synthèse annuel sur les contrôles comptables de l'année précédente à la *Société* et au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

La DGTT exerce aussi un contrôle sur l'exécution des investissements par des **visites sur le terrain**.

Ces visites sont organisées en concertation avec le fonctionnaire dirigeant responsable et, le cas échéant, avec le chef de projet. Elles permettent aux fonctionnaires de la DGTT de :

De conformité met de geldende investeringsplanning houdt onder meer in dat de budgettaire ramingen van het oorspronkelijke of gewijzigde jaarprogramma voor de investeringsbeslissingen (cf. II.1) nageleefd worden. Op die manier kunnen de budgettaire ramingen nooit overschreden worden voor de niveaus 1, 2 en 3 van het (oorspronkelijke of gewijzigde) jaarprogramma, terwijl de budgettaire ramingen voor de budgetlijnen (niveau 4) overschreden mogen worden met hooguit 15 %, evenwel zonder dat die laatste aanleiding geven tot een overschrijding van de ramingen voor de niveaus 1, 2 en 3.

- Dat de semestriële overzichtlijsten correct en volledig zijn.
- Dat de maandelijkse boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen zoals die in de investeringsbeslissingen vermeld zijn. De boekhoudkundige gegevens ten laste van de toegekende « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

De controle dat de maandelijkse boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen van de « groene lichten », wordt vooral uitgevoerd ter gelegenheid van **financiële/boekhoudkundige controles** bij de *Maatschappij*. De ambtenaren van het DGVL hebben met dat doel toegang tot alle boekhoudkundige stukken en gegevens die zij nodig achten voor de uitoefening van hun functie.

Die boekhoudkundige controles gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elke boekhoudkundige controle wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

Het DGVL bezorgt aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren ook een jaarlijks syntheserapport over de boekhoudkundige controles van het voorgaande jaar.

Het DGVL oefent ook controle uit op de uitvoering van de investeringen door middel van **bezoeken op het terrein**.

Die bezoeken worden georganiseerd in overleg met de verantwoordelijke leidend ambtenaar en, in voorkomend geval, met de projectleider. Door die bezoeken kunnen de ambtenaren van het DGVL:

- s'assurer que l'exécution se réalise en conformité avec les documents de référence, à savoir les « feux verts », les dossiers de projet/dossiers collectifs et le planning sur bases annuelle et pluriannuelle;
- se documenter sur d'éventuels écarts par rapport à ces documents de référence, d'en rapporter et, le cas échéant, d'émettre des propositions afin de réduire les écarts constatés.
- zich ervan vergewissen dat de uitvoering conform verloopt met de referentiedocumenten, namelijk de « groene lichten », de projectdossiers/collectieve dossiers en de planning op jaar- en meerjarenbasis;
- zich documenteren over eventuele afwijkingen ten opzichte van die referentiedocumenten, daarover te rapporteren en, in voorkomend geval, voorstellen te formuleren om de vastgestelde afwijkingen te verminderen.

Les visites sur le terrain ont lieu à l'initiative des fonctionnaires de la DGTT, en fonction des besoins et selon une approche fonctionnelle. Chaque visite sur le terrain donne lieu à un rapport qui est transmis à la *Société*.

De bezoeken op het terrein gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elk bezoek op het terrein wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

La DGTT transmet aussi à la *Société* et au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions un rapport de synthèse annuel sur les visites de terrain menées l'année précédente.

Het DGVL bezorgt aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren ook een jaarlijks syntheserapport over de bezoeken op het terrein tijdens het voorgaande jaar.

## **V. MIGRATION DU SYSTEME "DECISIONS D'INVESTISSEMENTS (FEUX VERTS)" VERS LE SYSTEME "DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS"**

## **- MIGRATIE VAN HET SYSTEEM "INVESTERINGSBESLISSINGEN (GROENE LICHTEN)" NAAR HET SYSTEEM "PROJECTDOSSIERS / COLLECTIEVE DOSSIERS "**

Remarque préalable : dans le texte qui suit, l'abréviation SNCB réfère à la société avant réorganisation au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Voorafgaande opmerking : in de tekst die volgt verwijst de afkorting NMBS naar de maatschappij van vóór de reorganisatie op 1 januari 2005.

A la signature du présent contrat de gestion, la planification, le monitoring, le suivi et le contrôle des investissements ferroviaires s'appuient principalement sur seulement trois des quatre instruments décrits ci-dessus, notamment le plan pluriannuel, le programme annuel et le système des feux verts (complété par des contrôles financiers/comptables et des visites de chantier).

Bij het ondertekenen van onderhavig beheerscontract zijn de planning, de monitoring, de opvolging en de controle van de spoorweginvesteringen hoofdzakelijk gebaseerd op enkel drie van de vier hiervoor beschreven instrumenten, meer bepaald het meerjarenplan, het jaarlijkse programma en het systeem van de groene lichten (aangevuld door financiële/boekhoudkundige controles en werfbezoeken).

A la demande de la DGTT, la SNCB a élaboré en 2002 un modèle de fiche de projet, dont le format a été approuvé par le CEMM. La première édition de fiches, présentée début 2003, a fait l'objet d'une analyse approfondie, réalisée en concertation entre la SNCB, la DGTT et les Régions. Suite à cette analyse, la SNCB a décidé de généraliser l'approche projet et de responsabiliser plus clairement toutes les personnes impliquées dans la planification, la réalisation et le monitoring des projets. La totalité des budgets alloués aux investissements est dorénavant répartie en projets

Op verzoek van het DGVL heeft de NMBS in 2002 een model van projectfiche opgesteld waarvan de format door het UCMC werd goedgekeurd. De eerste uitgave van fiches, voorgesteld begin 2003, werd grondig geanalyseerd in overleg tussen de NMBS, het DGVL en de Gewesten. Naar aanleiding van die analyse heeft de NMBS beslist de projectaanpak te veralgemenen en alle personen die bij de planning, uitvoering en monitoring van de projecten betrokken zijn, duidelijker te responsabiliseren. Het totaal van de aan de investeringen toegekende

d'investissements et pour chaque projet est nommé un chef de projet. Chaque chef de projet doit établir, soit un dossier de projet, soit un dossier collectif ainsi qu'une fiche de projet, destinée à la communication externe (autre que la DGTT).

Si les deux parties sont bien d'accord de privilégier l'approche projet par rapport au système des décisions d'investissements, ils conviennent qu'actuellement l'approche projet n'est pas encore suffisamment performante pour permettre le basculement d'un système à l'autre sans compromettre la qualité du suivi des investissements.

Le présent plan de migration vise à établir les modalités, les critères et le calendrier du transfert d'un système à l'autre.

Durant la période de migration, la *Société* mettra tout en œuvre pour généraliser et perfectionner l'approche projet et l'outil 'dossier de projet/dossier collectif'. Elle prendra les mesures nécessaires pour garantir le succès de la bonne mise en œuvre ainsi qu'une bonne centralisation et un contrôle interne performant des dossiers avant leur transmission à la DGTT. Elle assurera également la continuité du soutien du Comité de direction à l'approche projet.

La DGTT évaluera la performance du système 'dossier de projet/dossier collectif' au moyen des critères suivants:

- la couverture effective et totale du budget d'investissements par les projets (découpage correct),
- la stabilité de la liste et de la nomenclature des projets (découpage stable),
- le nombre de dossiers introduit dans les délais par rapport au nombre total de dossiers à introduire,
- le respect du modèle imposé,
- la complétude des dossiers,
- la pertinence, l'actualité et l'exactitude des données (entre autres budgétaires),
- la facilité des échanges d'information avec le chef de projet concernant son projet,
- la performance du contrôle interne.

L'actualité, l'exactitude et la complétude seront mesurées, entre autres, par recoupement des données des dossiers de projet/dossiers collectifs

budgetten wordt voortaan in investeringsprojecten opgesplitst en voor elk project wordt een projectleider benoemd. Elke projectleider moet ofwel een projectdossier of een collectief dossier opstellen, alsook een projectfiche dat dient voor de externe communicatie (behalve met het DGVL).

Hoewel de twee partijen wel degelijk akkoord gaan om de projectaanpak voorrang te geven op het systeem van de investeringsbeslissingen, zijn ze het erover eens dat de projectaanpak momenteel nog niet voldoende performant is om het systeem in een ander systeem te laten overgaan zonder de kwaliteit van de opvolging van de investeringen in het gedrang te brengen.

Dit migratieplan heeft tot doel de modaliteiten, de criteria en de kalender voor de overdracht van het ene systeem naar het andere op te stellen.

De *Maatschappij* zal tijdens de migratieperiode alles in het werk stellen om de projectaanpak en het werkmiddel 'projectdossier/collectief dossier' te veralgemenen en te perfectioneren. Ze zal de nodige maatregelen treffen om de uitvoering ervan in goede banen te leiden alsook een goede centralisatie en een efficiënte interne controle van de dossiers voordat ze aan het DGVL worden bezorgd. Ze moet ook instaan voor de continuïteit van de ondersteuning van het Directiecomité bij de projectaanpak.

Het DGVL moet de efficiëntie van het systeem 'projectdossier /collectief dossier' evalueren aan de hand van de volgende criteria:

- de effectieve en volledige dekking van het investeringsbudget door de projecten (correcte verdeling),
- de stabiliteit van de lijst en de naamlijst van de projecten (stabiele verdeling),
- het aantal dossiers ingediend binnen de termijnen t.o.v. het totale aantal in te dienen dossiers,
- het naleven van het opgelegde model,
- de volledigheid van de dossiers,
- de relevantie, de actualiteit en de juistheid van de gegevens (onder andere i.v.m. het budget),
- het gemak om met de projectleider informatie uit te wisselen over zijn project,
- de efficiëntie van de interne controle.

De actualiteit, de juistheid en de volledigheid worden onder andere gemeten door de gegevens van de projectdossiers/collectieve dossiers te

avec celles contenues dans les dossiers de décision d'investissements ainsi qu'à l'occasion de contrôles financiers/comptables et de visites de chantier. A cet effet, le système d'avis préalable par la DGTT sur les dossiers de décision d'investissements restera en vigueur jusqu'à la migration. Les justifications techniques dans ces dossiers pourront néanmoins, au fur et à mesure, se simplifier et être remplacées par une référence au dossier de projet/dossier collectif correspondant.

Dans le mois qui suit les dates butoirs pour la transmission des dossiers de projet/dossiers collectifs actualisés à la DGTT, celle-ci organisera une réunion avec la *Société* afin de communiquer et de discuter les résultats de son évaluation.

Après achèvement complet de la migration, le programme d'investissements annuel ne comportera plus de programme de décisions d'investissements ('programme feux verts') et les rapports y relatifs ne doivent plus être présentés. Le rapport d'avancement intermédiaire relatif au programme des dépenses d'investissements ('programme physique'), dont question sous le point II.2, n'est dans ce cas plus exigé non plus.

Une migration graduelle, par Maître d'œuvre (ou service d'exécution, par exemple : Tuc Rail, Eurostation, Euroliège, direction Infrastructure, direction Patrimoine, ...) ou par groupe de projets est également autorisée. Dans tel cas, le programme des décisions d'investissements ('programme feux verts') et les rapports y relatifs, indiqueront, sous un chapitre séparé, les budgets et les coûts des projets concernés (par la migration achevée) afin de maintenir une vue globale du budget et des dépenses.

toetsen aan die van de dossiers van investeringsbeslissing, alsook bij financiële/boekhoudkundige controles en werfbezoeken. Daartoe zal het systeem van voorafgaand advies van het DGVL over de dossiers investeringsbeslissing van kracht blijven tot de migratie een feit is. De technische rechtvaardigingen in die dossiers kunnen echter stelselmatig vereenvoudigen en vervangen worden door een verwijzing naar het overeenstemmende projectdossier/collectief dossier.

In de maand die volgt op de limietdatums voor het overdragen van de bijgewerkte projectdossiers/collectieve dossiers aan het DGVL, zal deze laatste een vergadering beleggen met de *Maatschappij* om de resultaten van zijn evaluatie mee te delen en te bespreken.

Nadat de migratie volledig voltooid is, zal het jaarlijkse investeringsprogramma niet langer een programma investeringsbeslissingen ('programma groene lichten') bevatten en de rapporten die erop betrekking hebben, moeten niet meer voorgelegd worden. Het rapport van de tussentijdse vordering met betrekking tot het programma van de investeringsuitgaven ('fysiek programma'), waarvan sprake onder punt II.2, is in dit geval ook niet langer vereist.

Een geleidelijke migratie, per opdrachtgever (of uitvoerende dienst, bijvoorbeeld: Tuc Rail, Eurostation, Euroliège, directie Infrastructuur, directie Patrimonium enz.) of per groep van projecten is eveneens toegestaan. In dergelijk geval staan in het programma van de investeringsbeslissingen ('programma van de groene lichten') en in de rapporten die erop betrekking hebben, in een afzonderlijk hoofdstuk, de budgetten en de kostprijs van de (bij de voltooide migratie) betrokken projecten teneinde een globaal overzicht te behouden op het budget en de uitgaven.

## Annexe 04 - Indicateurs de qualité

### 1) Objectif place assise: chance raisonnable d'avoir une place assise

La SNCB démontre que ses clients peuvent voyager dans un environnement confortable. Il est prioritaire que ses clients aient une chance raisonnable d'avoir une place assise en heures de pointe.

#### A) Indicateur objectif

La SNCB réalise annuellement un comptage visuel du nombre de personnes debout pendant les pointes matinales et vespérales. Sur la base de ce comptage, la SNCB établit annuellement un indicateur global qui ne peut pas varier dans sa composition au cours de la période couverte par le contrat de gestion.

L'interprétation de cet indicateur est tempérée par la réalisation des objectifs de croissance:

- si les objectifs de croissance sont atteints et que l'indicateur ne se dégrade pas, il est considéré comme très satisfaisant;
- si les objectifs de croissance ne sont pas atteints, il sera tenu compte de la différence entre l'objectif prévu et la croissance réellement obtenue pour l'interprétation de l'indicateur.

Le niveau de référence est fixé à 5 %.

#### B) Indicateur subjectif

La SNCB démontre qu'il y a une amélioration annuelle de la satisfaction du client quant au confort dans les trains.

Le baromètre de qualité permet d'apprécier le jugement du client à propos du confort dans les trains. Le niveau de référence est déterminé par la moyenne de l'indicateur sur les années 2006-2007 et s'élève à 72,6 % de clients attribuant une note de 7/10 ou plus pour ce critère.

## Bijlage 04 - Kwaliteitsindicatoren

### 1) Zitplaatsdoelstelling: redelijke kans op een zitplaats

De NMBS toont aan dat haar klanten in een comfortabele omgeving kunnen reizen. Prioritair is dat haar klanten een redelijke kans hebben op een zitplaats tijdens de spitsuren.

#### A) Objectieve indicator

De NMBS voert jaarlijks een visuele telling uit van het aantal rechtstaande personen tijdens de ochtend- en avondspits. Op basis van deze telling wordt jaarlijks door de NMBS de globale indicator opgesteld die qua samenstelling niet mag gewijzigd worden voor de periode dat het beheerscontract loopt.

De interpretatie van deze indicator wordt gemilderd door het realiseren van de groeidoelstellingen:

- als de groeidoelstellingen worden bereikt en de indicator verzwakt niet, dan wordt dit als erg bevredigend beschouwd;
- als de groeidoelstellingen niet worden bereikt, zal voor de interpretatie van de indicator rekening worden gehouden met het verschil tussen de voorziene doelstelling en de reëel bereikte groei.

Het referentieniveau ligt vast op 5 %.

#### B) Subjectieve indicator

De NMBS toont aan dat er een jaarlijkse verbetering is van de klanttevredenheid over het comfort in de treinen.

Dankzij de kwaliteitsbarometer kan de klanttevredenheid over het comfort in de treinen worden beoordeeld. Het referentieniveau wordt bepaald door het gemiddelde van de indicator over de jaren 2006-2007 en bedraagt 72,6 % klanten die een cijfer geven van 7/10 of meer voor dit criterium.

## 2) Objectif propreté des trains

La SNCB démontre que ses trains sont propres.

### A) Indicateur objectif

La SNCB réalise, selon une fréquence identique à celle du baromètre de qualité, une enquête « Mystery shopper » relative à la propreté des trains. La checklist existante pour cette enquête « Mystery shopper » est transmise à la DGTT pour le 31/12/2008.

Cette checklist donne un indicateur (le chiffre de qualité). Le niveau de référence du chiffre de qualité global doit être supérieur ou égal à 80/100.

### B) Indicateur subjectif

La SNCB démontre qu'il y a une amélioration annuelle de la satisfaction du client quant à la propreté des trains.

Le baromètre de qualité permet d'apprécier le jugement du client à propos de la propreté des trains. Le niveau de référence est déterminé par la moyenne de l'indicateur sur les années 2006-2007 et s'élève à 62,4 % de clients attribuant une note de 7/10 ou plus pour ce critère.

## 3) Objectif information dans les trains (enquête Information Real Time)

La SNCB démontre que sa diffusion d'information dans les trains est satisfaisante.

### A) Indicateur objectif

La SNCB réalise, selon une fréquence identique à celle du baromètre de qualité, une enquête « Mystery shopper » relative à l'information dans les trains. La checklist existante pour cette enquête « Mystery shopper » est transmise à la DGTT pour le 31/12/2008. Sur la base de cette checklist, la SNCB proposera à la DGTT un indicateur global pertinent, un niveau de référence et une marge de progression. Les premiers résultats sont communiqués pour le 31/12/2009.

## 2) Doelstelling netheid van de treinen

De NMBS toont aan dat haar treinen net zijn.

### A) Objectieve indicator

De NMBS voert volgens een frequentie, identiek aan deze voor de kwaliteitsbarometer, een onderzoek "Mystery shopper" met betrekking tot de netheid van de treinen. De bestaande checklist voor deze "Mystery shopper" wordt aan het DGVL overgemaakt voor 31/12/2008.

Deze checklist levert een indicator op (het kwaliteitsgetal). Het referentieniveau van het globale kwaliteitsgetal dient hoger of gelijk te zijn aan 80/100 punten.

### B) Subjectieve indicator

De NMBS toont aan dat er een jaarlijkse verbetering is van de klanttevredenheid over de netheid op de treinen.

Dankzij de kwaliteitsbarometer kan de klanttevredenheid over de netheid van de treinen worden beoordeeld. Het referentieniveau wordt bepaald door het gemiddelde van de indicator voor de jaren 2006-2007 en bedraagt 62,4 % klanten die een cijfer geven van 7/10 of meer voor dit criterium.

## 3) Doelstelling informatie in de treinen (enquête Information Real Time)

De NMBS toont aan dat haar informatieverstrekking in de treinen voldoet.

### A) Objectieve indicator

De NMBS voert, volgens een frequentie, identiek aan deze voor de kwaliteitsbarometer, een onderzoek "Mystery shopper" met betrekking tot de informatie in de treinen. De bestaande checklist voor deze "Mystery shopper" wordt aan het DGVL overgemaakt voor 31/12/2008. De NMBS zal op basis van deze checklist een relevante globale indicator, een referentieniveau en een groeipad voorstellen aan het DGVL. De eerste resultaten worden gecommuniceerd voor 31/12/2009.

B) Indicateur subjectif

La SNCB démontre qu'il y a une amélioration annuelle de la satisfaction du client quant à l'information dans les trains.

Le baromètre de qualité permet d'apprécier le jugement du client à propos de l'information dans les trains. Le niveau de référence est déterminé par la moyenne de l'indicateur sur les années 2006-2007 et s'élève à 66,2 % de clients attribuant une note de 7/10 ou plus pour ce critère.

4) Objectif propreté des gares et parkings gérés par la SNCB

La SNCB démontre que ses parkings et ses gares sont propres.

A) Indicateur objectif

La SNCB mesure annuellement la propreté de ses gares et parkings au moyen d'une checklist. La SNCB s'assure que les gares sont visitées selon une fréquence qui dépend de l'importance de ces gares. La propreté est évaluée, au moyen d'une checklist, dans les endroits fréquentés par le client suivant le parcours qu'il est censé suivre jusqu'à son embarquement dans le train. Un indicateur global pertinent, un niveau de référence et une marge de progression basée sur différents critères de propreté pris en compte par le client sont établis et proposés à la DGTT. Les premiers résultats sont communiqués à la DGTT pour le 31/03/2009.

B) Indicateur subjectif

La SNCB démontre qu'il y a une amélioration annuelle de la satisfaction du client quant à la propreté des gares et parkings.

Le baromètre de qualité permet d'apprécier le jugement du client à propos de la propreté des gares et des parkings. Le niveau de référence est déterminé par la moyenne de l'indicateur sur les années 2006-2007 et s'élève à 58,7 % de clients attribuant une note de 7/10 ou plus pour ce critère.

B) Subjectieve indicator

De NMBS toont aan dat er een jaarlijkse verbetering is van de klanttevredenheid over de informatie in de treinen.

Dank zij de kwaliteitsbarometer kan de klanttevredenheid over de informatie in de treinen worden beoordeeld. Het referentieniveau wordt bepaald door het gemiddelde van de indicator voor de jaren 2006-2007 en bedraagt 66,2 % klanten die een cijfer geven van 7/10 of meer voor dit criterium.

4) Doelstelling netheid van de stations en parkings beheerd door de NMBS

De NMBS toont aan dat haar parkings en stations net zijn.

A) Objectieve indicator

De NMBS meet jaarlijks de netheid van haar stations en parkings met de hulp van een checklist. De NMBS zorgt ervoor dat de stations bezocht worden met een frequentie die afhankelijk is van de belangrijkheid van deze stations. De netheid wordt aan de hand van een checklist geëvalueerd op de door de klant vaak bezochte plaatsen volgens het traject dat hij normaal gezien volgt tot het instappen in de trein. Een relevante globale indicator, een referentieniveau en een groeipad gebaseerd op verschillende criteria van netheid gewogen door de klant worden opgesteld en voorgesteld aan het DGVL. De eerste resultaten worden aan het DGVL gecommuniceerd tegen 31/03/2009.

B) Subjectieve indicator

De NMBS toont aan dat er een jaarlijkse verbetering is van de klanttevredenheid over de netheid van de stations en parkings.

Dankzij de kwaliteitsbarometer kan de klanttevredenheid over de netheid van de stations en de parkings worden beoordeeld. Het referentieniveau wordt bepaald door het gemiddelde van de indicator voor de jaren 2006-2007 en bedraagt 58,7 % klanten die een cijfer geven van 7/10 of meer voor dit criterium.

5) Objectif accueil et service

La SNCB démontre qu'elle cherche à atteindre un accueil et un service aussi bons que possible.

A) Indicateur objectif

La SNCB s'assure que l'infrastructure d'accueil dans toutes les gares et points d'arrêt soit évaluée annuellement au moyen d'une checklist.

Sur la base de cette checklist, la SNCB établit un indicateur global pertinent, un niveau de référence et une marge de progression qu'elle propose à la DGTT. Les premiers résultats seront communiqués à la DGTT pour le 31/12/2009.

B) Indicateur subjectif

Le baromètre de qualité permet d'apprécier le jugement du client à propos de l'accueil et du service en gare. Le niveau de référence est déterminé par la moyenne de l'indicateur sur les années 2006-2007 et s'élève à 75,6 % de clients attribuant une note de 7/10 ou plus pour ce critère.

6) Objectif communication d'information aux voyageurs dans la gare (enquête IRT)

La SNCB démontre que sa communication d'information aux voyageurs dans les gares est satisfaisante.

A) Indicateur objectif

La SNCB réalise, selon une fréquence identique à celle du baromètre de qualité, une enquête « Mystery shopper » relative à l'information dans les gares. La checklist existante pour cette enquête « Mystery shopper » est transmise à la DGTT pour le 31/12/2008. Sur la base de cette checklist, la SNCB proposera à la DGTT un indicateur global pertinent, un niveau de référence et une marge de progression. Les premiers résultats sont communiqués pour le 31/12/2009.

B) Indicateur subjectif

La SNCB démontre qu'il y a une amélioration

5) Doelstelling onthaal en service

De NMBS toont aan dat ze een zo goed mogelijk onthaal en service nastreeft.

A) Objectieve indicator

De NMBS zorgt ervoor dat jaarlijks de onthaalinfrastructuur in alle stations en stopplaatsen wordt geëvalueerd door middel van een checklist.

De NMBS stelt op basis van die checklist een relevante globale indicator, een referentieniveau en een groeipad op en stelt deze voor aan het DGVL. De eerste resultaten zullen aan het DGVL gecommuniceerd worden tegen 31/12/2009.

B) Subjectieve indicator

Dank zij de kwaliteitsbarometer kan de klanttevredenheid over het onthaal en de dienstverlening in de stations worden beoordeeld. Het referentieniveau wordt bepaald door het gemiddelde van de indicator voor de jaren 2006-2007 en bedraagt 75,6 % klanten die een cijfer geven van 7/10 of meer voor dit criterium.

6) Doelstelling informatieverlening aan de reizigers in het station (enquête IRT)

De NMBS toont aan dat haar informatieverstrekking aan de reizigers in de stations voldoet.

A) Objectieve indicator

De NMBS voert, volgens een frequentie, identiek aan deze voor de kwaliteitsbarometer, een onderzoek "Mystery shopper" met betrekking tot de informatie in de stations. De bestaande checklist voor deze "Mystery shopper" wordt aan het DGVL overgemaakt voor 31/12/2008. De NMBS zal op basis van deze checklist een relevante globale indicator, een referentieniveau en een groeipad voorstellen aan het DGVL. De eerste resultaten worden gecommuniceerd voor 31/12/2009.

B) Subjectieve indicator

De NMBS toont aan dat er een jaarlijkse

annuelle de la satisfaction du client quant à l'information dans les gares.

Le baromètre de qualité permet d'apprécier le jugement du client à propos de l'information dans les gares. Le niveau de référence est déterminé par la moyenne de l'indicateur sur les années 2006-2007 et s'élève à 75,6 % de clients attribuant une note de 7/10 ou plus pour ce critère.

7) Objectif parkings (vélo, auto, moto, PMR): offre de places suffisantes

La SNCB cherche à atteindre une offre de places satisfaisante dans les parkings.

A) Indicateur objectif

Pour les parkings dont elle assure la gestion, la SNCB réalise annuellement un comptage visuel afin de déterminer si le nombre de places de parking est suffisant. Sur la base de ce comptage, un indicateur global est établi chaque année par la SNCB. Quand le pourcentage d'occupation dépasse 90 %, la SNCB réalisera une étude des besoins.

La SNCB collabore avec la SNCB Holding pour obtenir des données similaires en ce qui concerne les parkings gérés par cette dernière.

B) Indicateur subjectif

La SNCB démontre qu'il y a une amélioration annuelle de la satisfaction du client quant au nombre de places de parking.

8) Ponctualité

A) Indicateur objectif

Les indicateurs objectifs de régularité sont fournis par Infrabel.

B) Indicateur subjectif

Le baromètre de qualité permet d'apprécier le jugement du client à propos de la régularité. Le niveau de référence est déterminé par la moyenne de l'indicateur sur les années 2006-2007 et s'élève à 55,5 % de clients attribuant une note de 7/10 ou plus pour ce critère.

verbetering is van de klanttevredenheid over de informatie in de stations.

Dankzij de kwaliteitsbarometer kan de klanttevredenheid over de informatie in de stations worden beoordeeld. Het referentieniveau wordt bepaald door het gemiddelde van de indicator voor de jaren 2006-2007 en heeft 75,6 % klanten die een cijfer geven van 7/10 of meer voor dit criterium.

7) Doelstelling parkings (fiets, auto, moto, PBM): voldoende plaatsaanbod

De NMBS streeft naar een bevredigend plaatsaanbod op de parkings.

A) Objectieve indicator

De NMBS voert jaarlijks een visuele telling uit om te bepalen of er genoeg parkingplaatsen zijn, voor de parkings die zij beheert. Op basis van deze telling wordt jaarlijks de globale indicator opgesteld door de NMBS. Wanneer het bezettingspercentage de 90 % overstijgt, zal de NMBS een behoeftenstudie maken.

De NMBS werkt samen met de NMBS-Holding om gelijkaardige gegevens te bekomen inzake de door deze laatste beheerde parkings.

B) Subjectieve indicator

De NMBS toont aan dat er een jaarlijkse verbetering is van de klanttevredenheid over het aantal parkingplaatsen.

8) Stiptheid

A) Objectieve indicator

De objectieve indicatoren van de regelmaat worden verschaft door Infrabel.

B) Subjectieve indicator

Dank zij de kwaliteitsbarometer kan de klanttevredenheid over de regelmaat worden beoordeeld. Het referentieniveau wordt bepaald door het gemiddelde van de indicator voor de jaren 2006-2007 en bedraagt 55,5 % klanten die een cijfer geven van 7/10 of meer voor dit criterium.



## **Annexe 05 - Statistiques à fournir par la SNCB**

Toutes les informations détaillées dans la présente annexe sont transmises à la DGTT, accompagnées des précisions méthodologiques nécessaires à leur bonne compréhension (définitions, méthode de calcul, estimations utilisées, documents de référence, ...). Elles seront communiquées simultanément sur support papier et informatique (format Excel ou compatible) à la Direction Transport par Rail de la DGTT. Les conditions de diffusion, en particulier d'éventuelles restrictions motivées en ce qui concerne des informations considérées comme confidentielles, seront explicitement formulées.

### **Annuellement** (pour le 30 avril au plus tard)

Sauf en cas d'indisponibilité des données historiques, les informations suivantes sont présentées sous forme de séries statistiques commençant deux ans avant l'année d'entrée en vigueur du présent contrat.

- Evolution du trafic voyageurs:
  - en trains-km, voyageurs et voyageurs-km, par type de trafic (intérieur, dessertes intérieures par TGV et transfrontalier);
  - en moyenne journalière de trains par relation, par type de trafic;
- Détail de l'évolution des ventes des différents titres de transport;
- Taux de voyageurs devant circuler debout par relation;
- Résultats complets des comptages de voyageurs montés, par gare et point d'arrêt;
- Nombre et identification (si modification) des points d'arrêt voyageurs desservis, ventilés en fonction du type d'arrêt;

## **Bijlage 05 - Door de NMBS te leveren statistieken**

Alle gedetailleerde gegevens in deze bijlage worden aan DGVL bezorgd, samen met toelichtingen inzake methodologie die nodig zijn voor een goed begrip ervan (definities, berekeningsmethode, gebruikte ramingen, referentiedocumenten, ...). Ze moeten gelijktijdig op papier en op elektronische drager (formaat Excel of compatibel) meegedeeld worden aan de Directie Spoorvervoer van DGVL. De verspreidingsvoorwaarden, in het bijzonder van eventuele gemotiveerde beperkingen inzake gegevens die als vertrouwelijk worden beschouwd, moeten expliciet vermeld worden.

### **Jaarlijks** (uiterlijk op 30 april)

Behalve bij onbeschikbaarheid van de historiekegegevens, worden de volgende gegevens voorgesteld onder de vorm van statistische reeksen die twee jaar vóór het jaar van inwerkingtreding van dit contract beginnen.

- Evolutie van het reizigersverkeer:
  - in trein-km, reizigers en reizigers-km, per verkeerstype (binnenlands, binnenlandse HST en grensoverschrijdend);
  - in gemiddeld aantal treinen per dag en per verbinding, per verkeerstype;
- Gedetailleerde evolutie van de verkoop van de verschillende vervoerbewijzen;
- Aantal reizigers die rechtstaand moeten reizen per verbinding;
- Volledige resultaten van de tellingen van ingestapte reizigers, per station en stopplaats;
- Aantal en identificatie (bij wijziging) van de bediende stopplaatsen voor reizigers, uitgesplitst in functie van het stopplaatstype;

- Inventaire détaillé du matériel roulant affecté aux missions de service public;
- Vitesse commerciale moyenne du trafic voyageur, par type de trafic;
- Les statistiques de régularité sont fournies par Infrabel.
- Gedetailleerde inventaris van het rollend materieel dat wordt aangewend voor de opdrachten van openbare dienst;
- Gemiddelde commerciële snelheid in het reizigersvervoer, per verkeerstype;
- De statistieken inzake regelmaat worden geleverd door Infrabel.

**Mensuellement** (au plus tard 2 mois après la période considérée)

- Evolution du trafic voyageurs en trains-km, voyageurs et voyageurs-km, par type de trafic (intérieur, dessertes intérieures par TGV et transfrontalier);
- Les statistiques de régularité sont fournies par Infrabel.

**Maandelijks** (uiterlijk 2 maanden na de beschouwde periode)

- Evolutie van het reizigersverkeer in trein-km, reizigers en reizigers-km, per verkeerstype (binnenlands, binnenlandse HST en grensoverschrijdend);
- De statistieken inzake regelmaat worden geleverd door Infrabel.

## Annexe 6.1 - La liste des gares et arrêts et la répartition de leur gestion entre les trois sociétés du Groupe

### Bijlage 6.1 - De lijst van stations en stopplaatsen en de verdeling van hun beheer onder de drie vennootschappen van de groep

	NOM DE L'INSTALLATION NAAM INSTALLATIE	DISTRICT DISTRICT	Gestionnaire Beheerder	Remarque Opmerking
1	AALST	NOORDWEST	H <sup>1</sup>	
2	ANTWERPEN-BERCHEM	NOORDOOST	H	
3	ANTWERPEN-CENTRAAL	NOORDOOST	H	
4	ARLON	SUD-EST	H	
5	ATH	SUD-OUEST	H	
6	BRAINE-L'ALLEUD	SUD-OUEST	H	
7	BRUGGE	NOORDWEST	H	
8	BRU.-NAT.-LUCHTHAVEN	NOORDOOST	H	
9	BRU.-CENT.	CENTRE/CENTRUM	H	
10	BRU.-CONGR.	CENTRE/CENTRUM	H	
11	BRU.-LUXEMBG	CENTRE/CENTRUM	H	
12	BRU.-MIDI/ZUID	CENTRE/CENTRUM	H	
13	BRU.-NOORD/NORD	CENTRE/CENTRUM	H	
14	BRU.-SCHUMAN	CENTRE/CENTRUM	H	
15	CHARLEROI-SUD	SUD-OUEST	H	
16	DENDERLEEUEW	NOORDWEST	H	
17	DENDERMONDE	NOORDWEST	H	
18	ETTERBEEK	CENTRE/CENTRUM	H	
19	GEMBLOUX	SUD-EST	H	
20	GENT-DAMPOORT	NOORDWEST	H	
21	GENT-SINT-PIETERS	NOORDWEST	H	
22	HASSELT	NOORDOOST	H	
23	KORTRIJK	NOORDWEST	H	
24	LEUVEN	NOORDOOST	H	
25	LIBRAMONT	SUD-EST	H	
26	LIEGE-GUILLEMIN	SUD-EST	H	
27	LIEGE-PALAIS	SUD-EST	H	
28	MECHELEN	NOORDOOST	H	
29	MONS	SUD-OUEST	H	
30	NAMUR	SUD-EST	H	
31	NIVELLES	SUD-OUEST	H	
32	OOSTENDE	NOORDWEST	H	
33	OTTIGNIES	SUD-EST	H	
34	SINT-NIKLAAS	NOORDWEST	H	
35	TOURNAI	SUD-OUEST	H	
36	VILVOORDE	NOORDOOST	H	
37	ZOTTEGEM	NOORDWEST	H	
38	AALTER	NOORDWEST	B <sup>2</sup>	
39	AARSCHOT	NOORDOOST	B	

<sup>1</sup> H = SNCB Holding / NMBS-Holding

<sup>2</sup> B = SNCB / NMBS

40	ANDENNE	SUD-EST	B
41	ANGLEUR	SUD-EST	B
42	ANS	SUD-EST	B
43	ANTOING	SUD-OUEST	B
44	ASSE	NOORDWEST	B
45	AUVELAIS	SUD-OUEST	B
46	AYWAILLE	SUD-EST	B
47	BEAURAING	SUD-EST	B
48	BEERNEM	NOORDWEST	B
49	BERTRIX	SUD-EST	B
50	BEVEREN (WAAS)	NOORDWEST	B
51	BILZEN	NOORDOOST	B
52	BINCHE	SUD-OUEST	B
53	BLANKENBERGE	NOORDWEST	B
54	BLATON	SUD-OUEST	B
55	BOMAL	SUD-EST	B
56	BOOM	NOORDOOST	B
57	BORNEM	NOORDWEST	B
58	BRAINE-LE-COMTE	SUD-OUEST	B
59	BRESSOUX	SUD-EST	B
60	BUGGENHOUT	NOORDWEST	B
61	BURST	NOORDWEST	B
62	CHATELET	SUD-OUEST	B
63	CINEY	SUD-EST	B
64	COMINES	NOORDWEST	B
65	COUVIN	SUD-OUEST	B
66	DE PANNE	NOORDWEST	B
67	DE PINTE	NOORDWEST	B
68	DEINZE	NOORDWEST	B
69	DIEST	NOORDOOST	B
70	DIKSMUIDE	NOORDWEST	B
71	DILBEEK	NOORDWEST	B
72	DINANT	SUD-EST	B
73	DUFFEL	NOORDOOST	B
74	ECAUSSINNES	SUD-OUEST	B
75	EDE	NOORDWEST	B
76	EEKLO	NOORDWEST	B
77	ENGHIEN	SUD-OUEST	B
78	EREMBODEGEM	NOORDWEST	B
79	ESSEN	NOORDOOST	B
80	EUPEN	SUD-EST	B
81	FLEMALLE-HAUTE	SUD-EST	B
82	FLEURUS	SUD-OUEST	B
83	FLORENVILLE	SUD-EST	B
84	GALMAARDEN	NOORDWEST	B
85	GEEL	NOORDOOST	B
86	GENK	NOORDOOST	B
87	GENVAL	SUD-EST	B
88	GERAARDSBERGEN	NOORDWEST	B
89	GODINNE	SUD-EST	B

90	GOUVY	SUD-EST	B
91	HAACHT	NOORDOOST	B
92	HAALTERT	NOORDWEST	B
93	HALLE	CENTRE/CENTRUM	B
94	HARELBEKE	NOORDWEST	B
95	HEIDE	NOORDOOST	B
96	HEIST	NOORDWEST	B
97	HEIST-OP-DEN-BERG	NOORDOOST	B
98	HERENTALS	NOORDOOST	B
99	HERNE	NOORDWEST	B
100	HERSEAUX	SUD-OUEST	B
101	HERSTAL	SUD-EST	B
102	HERZELE	NOORDWEST	B
103	HUY	SUD-EST	B
104	IEPER	NOORDWEST	B
105	INGELMUNSTER	NOORDWEST	B
106	IZEGEM	NOORDWEST	B
107	JAMBES	SUD-EST	B
108	JEMELLE	SUD-EST	B
109	JEMEPPE-SUR-SAMBRE	SUD-EST	B
110	JETTE	CENTRE/CENTRUM	B
111	JURBISE	SUD-OUEST	B
112	KALMTHOUT	NOORDOOST	B
113	KAPELLEN	NOORDOOST	B
114	KNOKKE	NOORDWEST	B
115	KOKSIJDE	NOORDWEST	B
116	KONTICH	NOORDOOST	B
117	KORTEMARK	NOORDWEST	B
118	KORTENBERG	NOORDOOST	B
119	LA HULPE	SUD-EST	B
120	LA LOUVIERE-CENTRE/CENTRUM	SUD-OUEST	B
121	LA LOUVIERE-SUD	SUD-OUEST	B
122	LANDEGEM	NOORDWEST	B
123	LANDEN	NOORDOOST	B
124	LEDE	NOORDWEST	B
125	LEOPOLDSBURG	NOORDOOST	B
126	LESSINES	SUD-OUEST	B
127	LEUZE	SUD-OUEST	B
128	LICHTERVELDE	NOORDWEST	B
129	LIEDEKERKE	NOORDWEST	B
130	LIER	NOORDOOST	B
131	LIERDE	NOORDWEST	B
132	LOBBES	SUD-OUEST	B
133	LOKEREN	NOORDWEST	B
134	LOMMEL	NOORDOOST	B
135	LONDERZEEL	NOORDWEST	B
136	LOUVAIN-LA-NEUVE- UNIVERSITE	SUD-EST	B
137	LUTTRE	SUD-OUEST	B
138	MANAGE	SUD-OUEST	B
139	MARBEHAN	SUD-EST	B

140	MARCHIENNE-AU-PONT	SUD-OUEST	B
141	MARIEMBOURG	SUD-OUEST	B
142	MARLOIE	SUD-EST	B
143	MECHELEN-NEKKERSPOEL	NOORDOOST	B
144	MELREUX-HOTTON	SUD-EST	B
145	MENEN	NOORDWEST	B
146	MERCHTEM	NOORDWEST	B
147	MERELBEKE	NOORDWEST	B
148	MOL	NOORDOOST	B
149	MONT-SAINT-GUIBERT	SUD-EST	B
150	MORTSEL-OUDE-GOD	NOORDOOST	B
151	MOUSCRON/MOESKROEN	SUD-OUEST	B
152	MOUSTIER	SUD-EST	B
153	NEERPELT	NOORDOOST	B
154	NEUFCHATEAU	SUD-EST	B
155	NIJLEN	NOORDOOST	B
156	NINOVE	NOORDWEST	B
157	NOORDERKEMPEN	NOORDOOST	B
158	OPWIJK	NOORDWEST	B
159	OUDENAARDE	NOORDWEST	B
160	PEPINSTER	SUD-EST	B
161	PERUWELZ	SUD-OUEST	B
162	PIETON	SUD-OUEST	B
163	POPERINGE	NOORDWEST	B
164	PUURS	NOORDWEST	B
165	QUAREGNON	SUD-OUEST	B
166	QUEVY	SUD-OUEST	B
167	QUIEVRAIN	SUD-OUEST	B
168	RIVAGE	SUD-EST	B
169	RIXENSART	SUD-EST	B
170	ROESELARE	NOORDWEST	B
171	RONSE/RENAIX	NOORDWEST	B
172	SAINT-GHISLAIN	SUD-OUEST	B
173	SCHAARBEEK/SCHAARBEEK	CENTRE/CENTRUM	B
174	SCHELDEWINDEKE	NOORDWEST	B
175	SHELLEBELLE	NOORDWEST	B
176	SILLY	SUD-OUEST	B
177	ST-GEN-RODE/RHODE-ST-GEN	CENTRE/CENTRUM	B
178	SINT-TRUIDEN	NOORDOOST	B
179	SOIGNIES	SUD-OUEST	B
180	SPA	SUD-EST	B
181	TAMINES	SUD-OUEST	B
182	TEMSE	NOORDWEST	B
183	TERNAT	NOORDWEST	B
184	THEUX	SUD-EST	B
185	TIELT	NOORDWEST	B
186	TIENEN	NOORDOOST	B
187	TONGEREN	NOORDOOST	B
188	TORHOUT	NOORDWEST	B
189	TUBIZE	SUD-OUEST	B

dès la mise en service

190	TURNHOUT	NOORDOOST	B
191	UCCLE/UKKEL-CALEVOET	CENTRE/CENTRUM	B
192	VERVIERS-CENTRAL	SUD-EST	B
193	VEURNE	NOORDWEST	B
194	VIANE-MOERBEKE	NOORDWEST	B
195	VIELSALM	SUD-EST	B
196	VIRTON	SUD-EST	B
197	WISE	SUD-EST	B
198	WALCOURT	SUD-OUEST	B
199	WAREGEM	NOORDWEST	B
200	WAREMME	SUD-EST	B
201	WATERLOO	SUD-OUEST	B
202	WAVRE	SUD-EST	B
203	WELKENRAEDT	SUD-EST	B
204	WERVIK	NOORDWEST	B
205	WETTEREN	NOORDWEST	B
206	WEVELGEM	NOORDWEST	B
207	WILLEBROEK	NOORDWEST	B
208	WONDELGEM	NOORDWEST	B
209	YVOIR	SUD-EST	B
210	ZAVENTEM	NOORDOOST	B
211	ZEDELGEM	NOORDWEST	B
212	ZELE	NOORDWEST	B
213	ZWIJNDRECHT	NOORDOOST	B
214	AALST-KERREBROEK	NOORDWEST	I <sup>3</sup>
215	AARSELE	NOORDWEST	I
216	ACREN	SUD-OUEST	I
217	AISEAU	SUD-OUEST	I
218	ALKEN	NOORDOOST	I
219	AMAY	SUD-EST	I
220	AMPSIN	SUD-EST	I
221	ANSEREMME	SUD-EST	I
222	ANTWERPEN-DAM	NOORDOOST	I
223	ANTWERPEN-HAVEN	NOORDOOST	I
224	ANTWERPEN-LUCHTBAL	NOORDOOST	I
225	ANTWERPEN-NOORDERDOKKEN	NOORDOOST	I
226	ANTWERPEN-OOST	NOORDOOST	I
227	ANTWERPEN-ZUID	NOORDOOST	I
228	ANZEGEM	NOORDWEST	I
229	APPELTERRE	NOORDWEST	I
230	ARCHENNES	SUD-EST	I
231	ASSESE	SUD-EST	I
232	ATHUS	SUD-EST	I
233	AUBANGE	SUD-EST	I
234	AYE	SUD-EST	I
235	BAASRODE-ZUID	NOORDWEST	I
236	BALEGEM-DORP	NOORDWEST	I
237	BALEGEM-ZUID	NOORDWEST	I

---

<sup>3</sup> I = INFRABEL

238	BALEN	NOORDOOST	I
239	BAMBRUGGE	NOORDWEST	I
240	BARVAUX	SUD-EST	I
241	BAS-OHA	SUD-EST	I
242	BASSE-WAVRE	SUD-EST	I
243	BASTOGNE-NORD	SUD-EST	I
244	BASTOGNE-SUD	SUD-EST	I
245	BEERSEL	CENTRE/CENTRUM	I
246	BEGIJNENDIJK	NOORDOOST	I
247	BEIGNEE	SUD-OUEST	I
248	BELLEM	NOORDWEST	I
249	BELSELE	NOORDWEST	I
250	BERCHEM-ST-AG.-BERCHEM	CENTRE/CENTRUM	I
251	BERINGEN	NOORDOOST	I
252	BERLAAR	NOORDOOST	I
253	BERZEE	SUD-OUEST	I
254	BEUZET	SUD-EST	I
255	BIERGES-WALIBI	SUD-EST	I
256	BIERSET-AWANS	SUD-EST	I
257	BISSEGEM	NOORDWEST	I
258	BLANMONT	SUD-EST	I
259	BLERET	SUD-EST	I
260	BOCKSTAELE	CENTRE/CENTRUM	I
261	BOECHOUT	NOORDOOST	I
262	BOITSFORT/BOSVOORDE	CENTRE/CENTRUM	I
263	BOKRIJK	NOORDOOST	I
264	BOOISCHOT	NOORDOOST	I
265	BOONDAEL/BOONDAAL	CENTRE/CENTRUM	I
266	BOORTMEERBEEK	NOORDOOST	I
267	BORDET	CENTRE/CENTRUM	I
268	BOUSSU	SUD-OUEST	I
269	BOUWEL	NOORDOOST	I
270	BRACQUEGNIES	SUD-OUEST	I
271	BRUGELETTE	SUD-OUEST	I
272	BRUGGE-SINT-PIETERS	NOORDWEST	I
273	BRU.-CHAP./KAP.	CENTRE/CENTRUM	I
274	BUDA	NOORDOOST	I
275	BUIZINGEN	CENTRE/CENTRUM	I
276	CALLENELLE	SUD-OUEST	I
277	CAMBRON-CASTEAU	SUD-OUEST	I
278	CARLSBOURG	SUD-EST	I
279	CARNIERES	SUD-OUEST	I
280	CEROUX-MOUSTY	SUD-OUEST	I
281	CHAPELLE-DIEU	SUD-EST	I
282	CHAPOIS	SUD-EST	I
283	CHARLEROI-OUEST	SUD-OUEST	I
284	CHASTRE	SUD-EST	I
285	CHATEAU-DE-SEILLES	SUD-EST	I
286	CHENEE	SUD-EST	I
287	COMBLAIN-LA-TOUR	SUD-EST	I

288	COO	SUD-EST	I
289	COUILLET	SUD-OUEST	I
290	COURCELLES-MOTTE	SUD-OUEST	I
291	COURRIERE	SUD-EST	I
292	COUR-SUR-HEURE	SUD-OUEST	I
293	COURT-SAINT-ETIENNE	SUD-OUEST	I
294	DAVE-SAINT-MARTIN	SUD-EST	I
295	DE HOEK	CENTRE/CENTRUM	I
296	DELTA	CENTRE/CENTRUM	I
297	DIEGEM	NOORDOOST	I
298	DIEPENBEEK	NOORDOOST	I
299	DOLHAIN-GILEPPE	SUD-EST	I
300	DRONGEN	NOORDWEST	I
301	DUINBERGEN	NOORDWEST	I
302	EICHEM	NOORDWEST	I
303	EINE	NOORDWEST	I
304	EKE-NAZARETH	NOORDWEST	I
305	EKEREN	NOORDOOST	I
306	ENGIS	SUD-EST	I
307	EPPEGEM	NOORDOOST	I
308	ERBISOEUL	SUD-OUEST	I
309	ERNAGE	SUD-EST	I
310	ERPE-MERE	NOORDWEST	I
311	ERPS-KWERPS	NOORDOOST	I
312	ERQUELINNES	SUD-OUEST	I
313	ERQUELINNES-VILLAGE	SUD-OUEST	I
314	ESNEUX	SUD-EST	I
315	ESSENE-LOMBEEK	NOORDWEST	I
316	EVERE	CENTRE/CENTRUM	I
317	EVERGEM	NOORDWEST	I
318	EZEMAAL	NOORDOOST	I
319	FAMILLEUREUX	SUD-OUEST	I
320	FARCIENNES	SUD-OUEST	I
321	FAUX	SUD-OUEST	I
322	FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER	SUD-EST	I
323	FLAWINNE	SUD-EST	I
324	FLEMALLE-GRANDE	SUD-EST	I
325	FLOREE	SUD-EST	I
326	FLOREFFE	SUD-EST	I
327	FLORIVAL	SUD-EST	I
328	FONTAINE-VALMONT	SUD-OUEST	I
329	FORCHIES	SUD-OUEST	I
330	FOREST-EST/VORST-OOST	CENTRE/CENTRUM	I
331	FOREST-MIDI/VORST-ZUID	CENTRE/CENTRUM	I
332	FORRIERES	SUD-EST	I
333	FRAIPONT	SUD-EST	I
334	FRAMERIES	SUD-OUEST	I
335	FRANCHIMONT	SUD-EST	I
336	FRANIERE	SUD-EST	I
337	FROYENNES	SUD-OUEST	I

338	GASTUCHE	SUD-EST	I
339	GAVERE-ASPER	NOORDWEST	I
340	GEDINNE	SUD-EST	I
341	GENDRON-CELLES	SUD-EST	I
342	GENLY	SUD-OUEST	I
343	GENTBRUGGE	NOORDWEST	I
344	GHLIN	SUD-OUEST	I
345	GLONS	SUD-EST	I
346	GODARVILLE	SUD-OUEST	I
347	GONTRODE	NOORDWEST	I
348	GOUY-LEZ-PIETON	SUD-OUEST	I
349	GRAIDE	SUD-EST	I
350	GROENENDAAL	CENTRE/CENTRUM	I
351	GROOT-BIJGAARDEN	NOORDWEST	I
352	GRUPONT	SUD-EST	I
353	HABAY	SUD-EST	I
354	HAININ	SUD-OUEST	I
355	HALANZY	SUD-EST	I
356	HAMBOS	NOORDOOST	I
357	HAMOIR	SUD-EST	I
358	HAM-SUR-HEURE	SUD-OUEST	I
359	HAM-SUR-SAMBRE	SUD-EST	I
360	HANSBEKE	NOORDWEST	I
361	HARCHIES	SUD-OUEST	I
362	HAREN	CENTRE/CENTRUM	I
363	HAREN-ZUID/SUD	CENTRE/CENTRUM	I
364	HAUTE-FLONE	SUD-EST	I
365	HAVERSIN	SUD-EST	I
366	HAVRE	SUD-OUEST	I
367	HEIZIJDE	NOORDWEST	I
368	HEMIKSEM	NOORDOOST	I
369	HENNUYERES	SUD-OUEST	I
370	HERENT	NOORDOOST	I
371	HERGENRATH	SUD-EST	I
372	HEUSDEN	NOORDOOST	I
373	HEVER	NOORDOOST	I
374	HEVERLEE	NOORDOOST	I
375	HILLEGEM	NOORDWEST	I
376	HOBOKEN-POLDER	NOORDOOST	I
377	HOEILAART	CENTRE/CENTRUM	I
378	HOFSTADE	NOORDOOST	I
379	HOLLEKEN	CENTRE/CENTRUM	I
380	HONY	SUD-EST	I
381	HOURAING	SUD-OUEST	I
382	HOURPES	SUD-OUEST	I
383	HOUYET	SUD-EST	I
384	HOVE	NOORDOOST	I
385	HUIZINGEN	CENTRE/CENTRUM	I
386	IDDERGEM	NOORDWEST	I
387	IDEGEM	NOORDWEST	I

388	JAMBES-EST	SUD-EST	I
389	JAMIOULX	SUD-OUEST	I
390	JEMAPPES	SUD-OUEST	I
391	JEMEPPE-SUR-MEUSE	SUD-EST	I
392	JUSLENVILLE	SUD-EST	I
393	KAPELLE-OP-DEN-BOS	NOORDOOST	I
394	KESSEL	NOORDOOST	I
395	KIEWIT	NOORDOOST	I
396	KIJKUIT	NOORDOOST	I
397	KWATRECHT	NOORDWEST	I
398	LA ROCHE (Brabant)	SUD-OUEST	I
399	LABUISSIERE	SUD-OUEST	I
400	LANDELIES	SUD-OUEST	I
401	LANDSKOUTER	NOORDWEST	I
402	LANGDORP	NOORDOOST	I
403	LE CAMPINAIRE	SUD-OUEST	I
404	LEBBEKE	NOORDWEST	I
405	LEIGNON	SUD-EST	I
406	LEMAN	SUD-EST	I
407	LEMBEEK	CENTRE/CENTRUM	I
408	LENS	SUD-OUEST	I
409	LEVAL	SUD-OUEST	I
410	LIEGE-JONFOSSE	SUD-EST	I
411	LIERS	SUD-EST	I
412	LIGNY	SUD-OUEST	I
413	LILLOIS	SUD-OUEST	I
414	LIMAL	SUD-EST	I
415	LINKEBEEK	CENTRE/CENTRUM	I
416	LISSEWEGE	NOORDWEST	I
417	LODELINSART	SUD-OUEST	I
418	LONZEE	SUD-EST	I
419	LOT	CENTRE/CENTRUM	I
420	LUSTIN	SUD-EST	I
421	MAFFLE	SUD-OUEST	I
422	MALDEREN	NOORDWEST	I
423	MARCHE-EN-FAMENNE	SUD-EST	I
424	MARCHE-LES-DAMES	SUD-EST	I
425	MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES	SUD-OUEST	I
426	MARCHIENNE-ZONE	SUD-OUEST	I
427	MARIA-AALTER	NOORDWEST	I
428	MASNUY-SAINT-PIERRE	SUD-OUEST	I
429	MAUBRAY	SUD-OUEST	I
430	MAZY	SUD-EST	I
431	MEISER	CENTRE/CENTRUM	I
432	MELKOUWEN	NOORDOOST	I
433	MELLE	NOORDWEST	I
434	MELSELE	NOORDWEST	I
435	MERODE	CENTRE/CENTRUM	I
436	MERY	SUD-EST	I
437	MESSANCY	SUD-EST	I

438	MEVERGNIES-ATTRE	SUD-OUEST	I
439	MILMORT	SUD-EST	I
440	MOENSBERG	CENTRE/CENTRUM	I
441	MOLLEM	NOORDWEST	I
442	MOMALLE	SUD-EST	I
443	MOORTSELE	NOORDWEST	I
444	MORLANWELZ	SUD-OUEST	I
445	MORTSEL	NOORDOOST	I
446	MORTSEL-DEURNESTEENWEG	NOORDOOST	I
447	MUIZEN	NOORDOOST	I
448	MUNKZWALM	NOORDWEST	I
449	NAMECHE	SUD-EST	I
450	NANINNE	SUD-EST	I
451	NATOYE	SUD-EST	I
452	NEERWINDEN	NOORDOOST	I
453	NESSONVAUX	SUD-EST	I
454	NEUFVILLES	SUD-OUEST	I
455	NIEL	NOORDOOST	I
456	NIEUWKERKEN-WAAS	NOORDWEST	I
457	NIMY	SUD-OUEST	I
458	NOSSEGEM	NOORDOOST	I
459	OBAIX-BUZET	SUD-OUEST	I
460	OBOURG	SUD-OUEST	I
461	OKEGEM	NOORDWEST	I
462	OLEN	NOORDOOST	I
463	OOSTKAMP	NOORDWEST	I
464	OUDEGEM	NOORDWEST	I
465	OUD-HEVERLEE	NOORDOOST	I
466	OVERPELT	NOORDOOST	I
467	PALISEUL	SUD-EST	I
468	PAPIGNIES	SUD-OUEST	I
469	PECROT	SUD-EST	I
470	PEPINSTER-CITE	SUD-EST	I
471	PHILIPPEVILLE	SUD-OUEST	I
472	POIX-SAINT-HUBERT	SUD-EST	I
473	PONT-A-CELLES	SUD-OUEST	I
474	PONT-DE-SERAING	SUD-EST	I
475	POULSEUR	SUD-EST	I
476	PROFONDSART	SUD-EST	I
477	PRY	SUD-OUEST	I
478	REBAIX	SUD-OUEST	I
479	REMICOURT	SUD-EST	I
480	RHISNES	SUD-EST	I
481	RONET	SUD-EST	I
482	ROUX	SUD-OUEST	I
483	RUISBROEK	CENTRE/CENTRUM	I
484	RUISBROEK-SAUVEGARDE	NOORDWEST	I
485	SAINT-DENIS-BOVESSE	SUD-EST	I
486	ST-JOB	CENTRE/CENTRUM	I
487	SART-BERNARD	SUD-EST	I

488	SCHELLE	NOORDOOST	I
489	SCHENDELBEKE	NOORDWEST	I
490	SCHOONAARDE	NOORDWEST	I
491	SCHULEN	NOORDOOST	I
492	SCLAIGNEAUX	SUD-EST	I
493	SCLESSIN	SUD-EST	I
494	SERSKAMP	NOORDWEST	I
495	SINAAI	NOORDWEST	I
496	SINT-DENIJS-BOEKEL	NOORDWEST	I
497	SINT-GILLES (DENDERMONDE)	NOORDWEST	I
498	SINT-JORIS-WEERT	NOORDOOST	I
499	SINT-KATELIJNE-WAVER	NOORDOOST	I
500	SINT-MARIABURG	NOORDOOST	I
501	SINT-MARTENS-BODEGEM	NOORDWEST	I
502	SLEIDINGE	NOORDWEST	I
503	SOLRE-SUR-SAMBRE	SUD-OUEST	I
504	SPA-GERONSTERE	SUD-EST	I
505	STATTE	SUD-EST	I
506	STOCKEM	SUD-EST	I
507	SY	SUD-EST	I
508	TERHAGEN	NOORDWEST	I
509	TESTELT	NOORDOOST	I
510	THIEU	SUD-OUEST	I
511	THUIN	SUD-OUEST	I
512	THULIN	SUD-OUEST	I
513	TIELEN	NOORDOOST	I
514	TILFF	SUD-EST	I
515	TILLY	SUD-OUEST	I
516	TOLLEMBEEK	NOORDWEST	I
517	TROIS-PONTS	SUD-EST	I
518	TROOZ	SUD-EST	I
519	UCCLE/UKKEL-STALLE	CENTRE/CENTRUM	I
520	VELTEM	NOORDOOST	I
521	VERTRIK	NOORDOOST	I
522	VERVIERS-PALAIS	SUD-EST	I
523	VICHTE	NOORDWEST	I
524	VIJFHUIZEN	NOORDWEST	I
525	VILLE-POMMEROEUL	SUD-OUEST	I
526	VILLERS-LA-VILLE	SUD-OUEST	I
527	VIVIER D'OIE/DIESDELLE	CENTRE/CENTRUM	I
528	VIVILLE	SUD-EST	I
529	VOROUX	SUD-EST	I
530	WAARSCHOOT	NOORDWEST	I
531	WATERMAEL/WATERMAAL	CENTRE/CENTRUM	I
532	WEERDE	NOORDOOST	I
533	WELLE	NOORDWEST	I
534	WESPELAAR-TILDONK	NOORDOOST	I
535	WEZEMAAL	NOORDOOST	I
536	WICHELEN	NOORDWEST	I
537	WIJGMAAL	NOORDOOST	I

538	WILDERT	NOORDOOST	I
539	WOLFSTEE	NOORDOOST	I
540	YVES-GOMEZEE	SUD-OUEST	I
541	ZANDBERGEN	NOORDWEST	I
542	ZEEBRUGGE-DORP	NOORDWEST	I
543	ZEEBRUGGE-STRAND	NOORDWEST	I
544	ZELLIK	NOORDWEST	I
545	ZICHEM	NOORDOOST	I
546	ZINGEM	NOORDWEST	I
547	ZOLDER	NOORDOOST	I
548	ZWANKENDAMME	NOORDWEST	I

---

**Annexe 6.2 - Parkings dont la gestion est concédée à la SNCB  
(situation 1 avril 2008)**

**Bijlage 6.2 - Parkings waarvan het beheer is overgedragen aan  
NMBS (toestand 1 april 2008)**

	<b>NOM</b>	<b>DISTRICT</b>
	<b>NAAM</b>	<b>DISTRICT</b>
1	AARSCHOT	NOORDOOST
2	ANDENNE	SUD-EST
3	ANGLEUR	SUD-EST
4	ANS	SUD-EST
5	ANTOING	SUD-OUEST
6	AUVELAIS	SUD-OUEST
7	AYWAILLE	SUD-EST
8	BERTRIX	SUD-EST
9	BEVEREN (WAAS)	NOORDWEST
10	BILZEN	NOORDOOST
11	BINCHE	SUD-OUEST
12	BLANKENBERGE	NOORDWEST
13	BLATON	SUD-OUEST
14	BOMAL	SUD-EST
15	BOOM	NOORDOOST
16	BRAINE-LE-COMTE	SUD-OUEST
17	BRESSOUX	SUD-EST
18	BURST	NOORDWEST
19	CHATELET	SUD-OUEST
20	CINEY	SUD-EST
21	COUVIN	SUD-OUEST
22	DE PANNE	NOORDWEST
23	DE PINTE	NOORDWEST
24	DEINZE	NOORDWEST
25	DIEST	NOORDOOST
26	DILBEEK	NOORDWEST
27	DINANT	SUD-EST
28	DUFFEL	NOORDOOST
29	ECAUSSINNES	SUD-OUEST
30	EDE	NOORDWEST
31	ENGHIEN	SUD-OUEST
32	ESSEN	NOORDOOST
33	FLEMALLE-HAUTE	SUD-EST
34	FLEURUS	SUD-OUEST
35	GEEL	NOORDOOST
36	GENVAL	SUD-EST
37	GERAARDSBERGEN	NOORDWEST
38	HAACHT	NOORDOOST

39	HEIST-OP-DEN-BERG	NOORDOOST
40	HERENTALS	NOORDOOST
41	HERSEAUX	SUD-OUEST
42	HERSTAL	SUD-EST
43	HUY	SUD-EST
44	IEPER	NOORDWEST
45	JAMBES	SUD-EST
46	JEMELLE	SUD-EST
47	JURBISE	SUD-OUEST
48	KALMTHOUT	NOORDOOST
49	KONTICH	NOORDOOST
50	KORTENBERG	NOORDOOST
51	LA HULPE	SUD-EST
52	LA LOUVIERE-SUD	SUD-OUEST
53	LANDEN	NOORDOOST
54	LEOPOLDSBURG	NOORDOOST
55	LEUZE	SUD-OUEST
56	LICHTERVELDE	NOORDWEST
57	LIER	NOORDOOST
58	LIERDE	NOORDWEST
59	LOBBES	SUD-OUEST
60	LOKEREN	NOORDWEST
61	LOMMEL	NOORDOOST
62	LONDERZEEL	NOORDWEST
63	LUTTRE	SUD-OUEST
64	MANAGE	SUD-OUEST
65	MARBEHAN	SUD-EST
66	MARCHIENNE-AU-PONT	SUD-OUEST
67	MARLOIE	SUD-EST
68	MECHELEN-NEKKERSPOEL	NOORDOOST
69	MELREUX-HOTTON	SUD-EST
70	MERCHTEM	NOORDWEST
71	MERELBEKE	NOORDWEST
72	MOL	NOORDOOST
73	MOUSCRON/MOESKROEN	SUD-OUEST
74	NEERPELT	NOORDOOST
75	NIJLEN	NOORDOOST
76	NINOVE	NOORDWEST
77	OPWIJK	NOORDWEST
78	PEPINSTER	SUD-EST
79	PIETON	SUD-OUEST
80	POPERINGE	NOORDWEST
81	QUAREGNON	SUD-OUEST
82	RIVAGE	SUD-EST
83	RIXENSART	SUD-EST
84	RONSE/RENAIX	NOORDWEST

85	ST-GHISLAIN	SUD-OUEST
86	SCHAERBEEK/SCHAARBEEK	CENTRE/CENTRUM
87	SCHELDEWINDEKE	NOORDWEST
88	SCHELLEBELLE	NOORDWEST
89	SILLY	SUD-OUEST
90	ST-GEN-RODE/RHODE-ST-GEN	CENTRE/CENTRUM
91	SOIGNIES	SUD-OUEST
92	SPA	SUD-EST
93	TAMINES	SUD-OUEST
94	TEMSE	NOORDWEST
95	TERNAT	NOORDWEST
96	THEUX	SUD-EST
97	TIENEN	NOORDOOST
98	TONGEREN	NOORDOOST
99	TUBIZE	SUD-OUEST
100	TURNHOUT	NOORDOOST
101	UCCLE/UKKEL-CALEVOET	CENTRE/CENTRUM
102	VERVIERS-CENTRAL	SUD-EST
103	VIELSALM	SUD-EST
104	VIRTON	SUD-EST
105	WISE	SUD-EST
106	WALCOURT	SUD-OUEST
107	WAREGEM	NOORDWEST
108	WAREMME	SUD-EST
109	WATERLOO	SUD-OUEST
110	WAVRE	SUD-EST
111	WELKENRAEDT	SUD-EST
112	WETTEREN	NOORDWEST
113	YVOIR	SUD-EST
114	ZAVENTEM	NOORDOOST
115	ZELE	NOORDWEST
116	ZWIJNDRECHT	NOORDOOST

---

## Annexe 7 - Aperçu des dotations

Les tableaux suivants donnent un aperçu de l'historique et du planning des dotations pour le Groupe SNCB, tels que connues ou estimées au moment de la signature de ce contrat, Les montants repris pour les années 2008 à 2012 sont des estimations. Les montants effectivement versés au Groupe seront fixés après application des différentes formules de révision contractuelles.

### I Exploitation

			2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
			euros courants	euros courants	euros courants	euros 2008				
<b>SNCB</b>			<b>781 026 302,54</b>	<b>856 123 390,33</b>	<b>894 279 635,00</b>	<b>905 927 000,00</b>	<b>937 050 000,00</b>	<b>935 792 000,00</b>	<b>935 714 000,00</b>	<b>935 714 000,00</b>
B.1	Voyageurs	Base (incl. transports gratuits)	689 734 000,00	704 793 000,00	831 736 000,00	882 372 000,00	882 302 000,00	882 302 000,00	882 302 000,00	882 302 000,00
B.1		Etudiants + 18 ans		6 500 000,00	6 600 000,00					
B.1		Réduction cartes-train scolaires			13 800 000,00					
B.1		Virton-Athus-Rodange-Arlon			172 000,00					
B.1		Liège-Maastricht			600 000,00					
B.1	Infrastructure	Base	71 272 736,00	72 829 000,00						
		Transfert Infrabel (I.1)		41 469 000,00						
B.2	SSICF / STAF		(2) -363 623,70	-248 000,00	-229 000,00					
			183 190,24	81 390,33						
B.3	TGV Intérieur			7 149 000,00	7 189 000,00	7 332 000,00	7 009 000,00	6 096 000,00	6 096 000,00	6 096 000,00
B.3	Brecht (Noorderkempen)					1 147 000,00	1 966 000,00	1 966 000,00	1 966 000,00	1 966 000,00
	RER	Matériel Roulant		4 500 000,00						
		Transfert vers H.5		-4 500 000,00						
B.4	RER	Exploitation	(3)		4 150 000,00	5 512 000,00	10 778 000,00	10 449 000,00	10 449 000,00	10 449 000,00
B.5	Trafic Domicile-Travail		20 200 000,00	23 550 000,00	28 700 000,00	3 200 000,00	28 700 000,00	28 700 000,00	28 700 000,00	28 700 000,00
B.6	GO-Pass		(1)		1 561 635,00	4 064 000,00	3 969 000,00	3 875 000,00	3 780 000,00	3 780 000,00
B.7	OMNIO + BIM					2 300 000,00	2 300 000,00	2 300 000,00	2 300 000,00	2 300 000,00
B.8	Diabolo						26 000,00	104 000,00	121 000,00	121 000,00
<b>INFRABEL</b>			<b>456 526 339,98</b>	<b>425 138 145,20</b>	<b>434 998 000,00</b>	<b>433 108 000,00</b>	<b>432 034 000,00</b>	<b>432 034 000,00</b>	<b>432 034 000,00</b>	<b>432 034 000,00</b>
I.1	Infrastructure	Base	457 683 878,87	467 676 000,00	432 787 000,00	430 817 000,00	430 747 000,00	430 747 000,00	430 747 000,00	430 747 000,00
I.1	Transfert	SNCB (B.1)		-41 469 000,00						
I.1	Astrid				1 300 000,00					
I.2	SSICF / STAF		(2) -2 332 763,37	-1 591 000,00	-1 473 000,00					
			1 175 224,48	522 145,20						
I.3	Exploitation RER		(3)		2 384 000,00	2 291 000,00	1 287 000,00	1 287 000,00	1 287 000,00	1 287 000,00
<b>SNCB-Holding</b>			<b>164 612 768,96</b>	<b>186 554 379,22</b>	<b>193 188 000,00</b>	<b>202 839 000,00</b>	<b>201 724 000,00</b>	<b>201 724 000,00</b>	<b>201 724 000,00</b>	<b>201 724 000,00</b>
H.1	Base		165 030 385,13	168 633 000,00	171 236 000,00	169 883 000,00	169 813 000,00	169 813 000,00	169 813 000,00	169 813 000,00
H.1	Formation			10 950 000,00	12 083 000,00	12 324 000,00	12 324 000,00	12 324 000,00	12 324 000,00	12 324 000,00
H.1	Sécurité			7 357 000,00	9 400 000,00	19 587 000,00	19 587 000,00	19 587 000,00	19 587 000,00	19 587 000,00
H.2	SSICF / STAF		(2) -841 612,93	-574 000,00	-531 000,00					
			423 996,76	188 379,22						
H.3	E-Ticketing				1 000 000,00	1 045 000,00				
<b>SNCB-Holding (missions spéciales)</b>				<b>4 500 000,00</b>	<b>17 963 000,00</b>	<b>17 963 000,00</b>	<b>26 571 000,00</b>	<b>31 571 000,00</b>	<b>41 301 000,00</b>	<b>41 301 000,00</b>
H.4	Matériel RER			4 500 000,00		4 500 000,00	10 000 000,00	15 000 000,00	24 730 000,00	24 730 000,00
H.5	Déficit TGV				13 463 000,00	13 463 000,00	16 571 000,00	16 571 000,00	16 571 000,00	16 571 000,00
<b>Total</b>			<b>1 402 165 411,48</b>	<b>1 472 315 914,75</b>	<b>1 540 428 635,00</b>	<b>1 559 837 000,00</b>	<b>1 597 379 000,00</b>	<b>1 601 121 000,00</b>	<b>1 610 773 000,00</b>	<b>1 610 773 000,00</b>

(1) Montant réellement payé

(2) A partir de 2008, les frais du personnel du Service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de fer sont déduits directement de la dotation annuelle d'exploitation

(3) A partir de 2011 il s'agit de montants provisoires estimés

### II Accidents de travail

SNCB-Holding (2005 à 2007 : réalité arrondie aux milliers €. Ce montant était versé au SNCB-Holding mais réduit les charges de personnel des trois sociétés)	(5)	760 000,00	530 000,00	516 000,00	548 000,00	548 000,00	548 000,00	548 000,00	548 000,00	548 000,00
<b>Total</b>		<b>760 000,00</b>	<b>530 000,00</b>	<b>516 000,00</b>	<b>548 000,00</b>					

(5) Pour mémoire, compte tenu de la reprise du fonds des pensions par l'Etat, les montants versés jusqu'en 2007 pour les pensions ne sont pas repris

**III Investissements**

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
		euros courants	euros courants	euros courants	euros 2008					
<b>a) Investissements ordinaires (incl. PPP Diabolo)</b>		<b>814 897 000,00</b>	<b>982 056 000,00</b>	<b>1 059 922 000,00</b>	<b>1 181 328 000,00</b>	<b>1 185 895 000,00</b>	<b>1 198 569 000,00</b>	<b>1 202 895 000,00</b>	<b>1 215 757 000,00</b>	
SNCB	B.11 Base	133 899 000,00	170 410 000,00	261 419 000,00	293 360 000,00	367 229 000,00	346 388 000,00	499 605 000,00	421 781 000,00	
INFRABEL	I.11 Base	561 798 000,00	638 936 000,00	672 577 000,00	703 418 000,00	670 773 000,00	740 757 000,00	629 763 000,00	705 628 000,00	Moyens alloués - projets prioritaires
	I.12 PPP Diabolo				0,00	8 493 000,00	8 493 000,00	8 493 000,00	8 493 000,00	Soit 9 Mio EUR 2009 : Contrat Diabolo
SNCB-Holding	H.11	119 200 000,00	172 710 000,00	125 926 000,00	184 550 000,00	139 400 000,00	102 931 000,00	65 034 000,00	79 855 000,00	Moyens alloués - projets prioritaires
<b>b) Projets prioritaires et financements alternatifs</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>22 128 000,00</b>	<b>60 280 000,00</b>	<b>90 420 000,00</b>	<b>120 560 000,00</b>	<b>150 700 000,00</b>	
INFRABEL	I.13 Modernisation Axe 3 (délocalisé)				16 100 000,00	36 168 000,00	36 168 000,00	36 168 000,00	36 168 000,00	
	I.14 PPP indemnités liaison ferroviaire Liefkenshoek				0,00	0,00	0,00	20 074 000,00	45 141 000,00	
SNCB-Holding	H.12 Modernisation Axe 3 (délocalisé)				1 411 000,00	5 647 000,00	12 708 000,00	19 768 000,00	26 831 000,00	
	H.12 Zeebrugge				3 608 000,00	14 396 000,00	32 395 000,00	30 319 000,00	23 252 000,00	
	H.12 Port de Bruxelles				22 000,00	118 000,00	260 000,00	404 000,00	539 000,00	
	H.12 Parking Louvain-La-Neuve				293 000,00	1 172 000,00	2 636 000,00	4 101 000,00	5 567 000,00	
	H.12 Gosselies				694 000,00	2 779 000,00	6 253 000,00	9 726 000,00	13 202 000,00	
<b>Montant global dotations d'investissement (a + b)</b>		<b>814 897 000,00</b>	<b>982 056 000,00</b>	<b>1 059 922 000,00</b>	<b>1 203 456 000,00</b>	<b>1 246 175 000,00</b>	<b>1 288 989 000,00</b>	<b>1 323 455 000,00</b>	<b>1 366 457 000,00</b>	
<b>c) Investissements TGV SNCB</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3 610 000,00</b>	<b>4 716 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	
SNCB	B.12 TGV			3 610 000,00	4 716 000,00					ERMTS-équipements de bord
<b>d) Fonds RER</b>		<b>370 419 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>210 709 000,00</b>						
SNCB-Holding	H.13	370 419 000,00	0,00	210 709 000,00	210 709 000,00	210 709 000,00	210 709 000,00	210 709 000,00	210 709 000,00	
<b>Total</b>		<b>1 185 316 000,00</b>	<b>982 056 000,00</b>	<b>1 274 241 000,00</b>	<b>1 418 881 000,00</b>	<b>1 456 884 000,00</b>	<b>1 499 698 000,00</b>	<b>1 534 164 000,00</b>	<b>1 577 166 000,00</b>	

(4) Ces deux dotations doivent être converties en une dotation d'exploitation, sous un article budgétaire spécifique

## Annexe 8

### Calcul de la dette consolidée restreinte à stabiliser

La dette nette consolidée restreinte du Groupe SNCB, telle qu'entendue au sens du présent contrat de gestion, agrège, après élimination des actifs et passifs réciproques entre elles, les montants comptabilisés par la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB, dans les rubriques ou comptes bilantaires et d'engagements suivants:

- Rubrique VIII. A. du passif: "Dettes à plus d'un an – Dettes financières" sous déduction des éventuelles dettes comptabilisées vis-à-vis des entreprises incluses dans le périmètre de la consolidation consortiale du Groupe SNCB;
- Plus la partie des dettes financières à plus d'un an échéant dans l'année comptabilisée sous la rubrique IX. A. du passif: "Dettes à un an au plus – Dettes échéant dans l'année" sous déduction des éventuelles dettes comptabilisées vis-à-vis des entreprises incluses dans le périmètre de la consolidation consortiale du Groupe SNCB;
- Plus rubrique IX. B. du passif: "Dettes à un an au plus – Dettes financières" sous déduction des éventuelles dettes comptabilisées vis-à-vis des entreprises incluses dans le périmètre de la consolidation consortiale du Groupe SNCB;
- Plus le montant nominal de la dette financière actée en comptes de droits et engagements et non couverte par une *defeasance*, majoré de la valeur des options d'achat relatives aux opérations de *Sale and Lease Back*;
- Moins rubrique IX de l'actif: "Valeurs disponibles";
- Moins les montants comptabilisés sous la rubrique VIII. B. de l'actif "Placements de trésorerie – Autres placements" et qui sont soit

## Bijlage 8

### Berekening van de te stabiliseren beperkte geconsolideerde schuld

De beperkte geconsolideerde nettoschuld van de NMBS-groep, zoals begrepen in de zin van dit beheerscontract, bundelt, na eliminatie van de wederzijdse activa en passiva, de door de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS geboekte bedragen, in de volgende balans- en verbintenissenrubrieken of -rekeningen:

- Rubriek VIII. A. van het passief: "Schulden op meer dan één jaar – Financiële schulden" na aftrek van de eventuele geboekte schulden t.o.v. de ondernemingen die deel uitmaken van de consortiale consolidatieperimeter van de NMBS-groep;
- Plus het gedeelte van de financiële schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen zoals geboekt in rubriek IX. A. van het passief: "Schulden op ten hoogste één jaar – Schulden die binnen het jaar vervallen" na aftrek van de eventuele geboekte schulden t.o.v. de ondernemingen die deel uitmaken van de consortiale consolidatieperimeter van de NMBS-groep;
- Plus rubriek IX. B. van het passief: "Schulden op ten hoogste één jaar – Financiële schulden" na aftrek van de eventuele geboekte schulden t.o.v. de ondernemingen die deel uitmaken van de consortiale consolidatieperimeter van de NMBS-groep;
- Plus het nominaal bedrag van de geboekte financiële schuld op rekeningen rechten en verplichtingen en niet gedekt door een *defeasance*, verhoogd met de waarde van aankoopopties betreffende de operaties *Sale and Lease Back*;
- Min rubriek IX van het actief: "Liquide middelen";
- Min de geboekte bedragen in rubriek VIII. B. van het actief "Geldbeleggingen – Overige beleggingen" en die ofwel bestemd zijn om een

destinés à couvrir une dette comptabilisée au passif [(dépôts Vocation Finance)], soit correspondent à des placements, auprès d'établissements financiers, d'excédents de trésorerie autres que ceux effectués pour compte de tiers;

- Moins la valeur des créances *Back-to-Back* visées par l'arrêté royal du 30 décembre 2004, comptabilisées parmi les rubriques V. "Créances à plus d'un an" et VII. "Créances à un an au plus" de l'actif;
- Moins la valeur des investissements réalisés dans le cadre des opérations de financement spécifiques et préalablement convenues avec l'Etat suivantes: le Fonds RER, le matériel RER et le solde des travaux TGV (convention du 9 octobre 2006) ainsi que les préfinancements régionaux et projets prioritaires;
- Moins les dettes bilantaires et hors bilan éventuelles qui découleraient des PPP Diabolo et Liefkenshoek Rail Link.

op het passief geboekte schuld te dekken [(deposito's Vocation Finance)], ofwel beleggingen zijn, bij financiële instellingen, van andere thesaurieoverschotten dan die welke voor rekening van derden uitgevoerd worden;

Min de waarde van de vorderingen *Back-to-Back* waarvan sprake in het koninklijk besluit van 30 december 2004, geboekt onder de rubrieken V. "Vorderingen op meer dan één jaar" en VII. "Vorderingen op ten hoogste één jaar" van het actief;

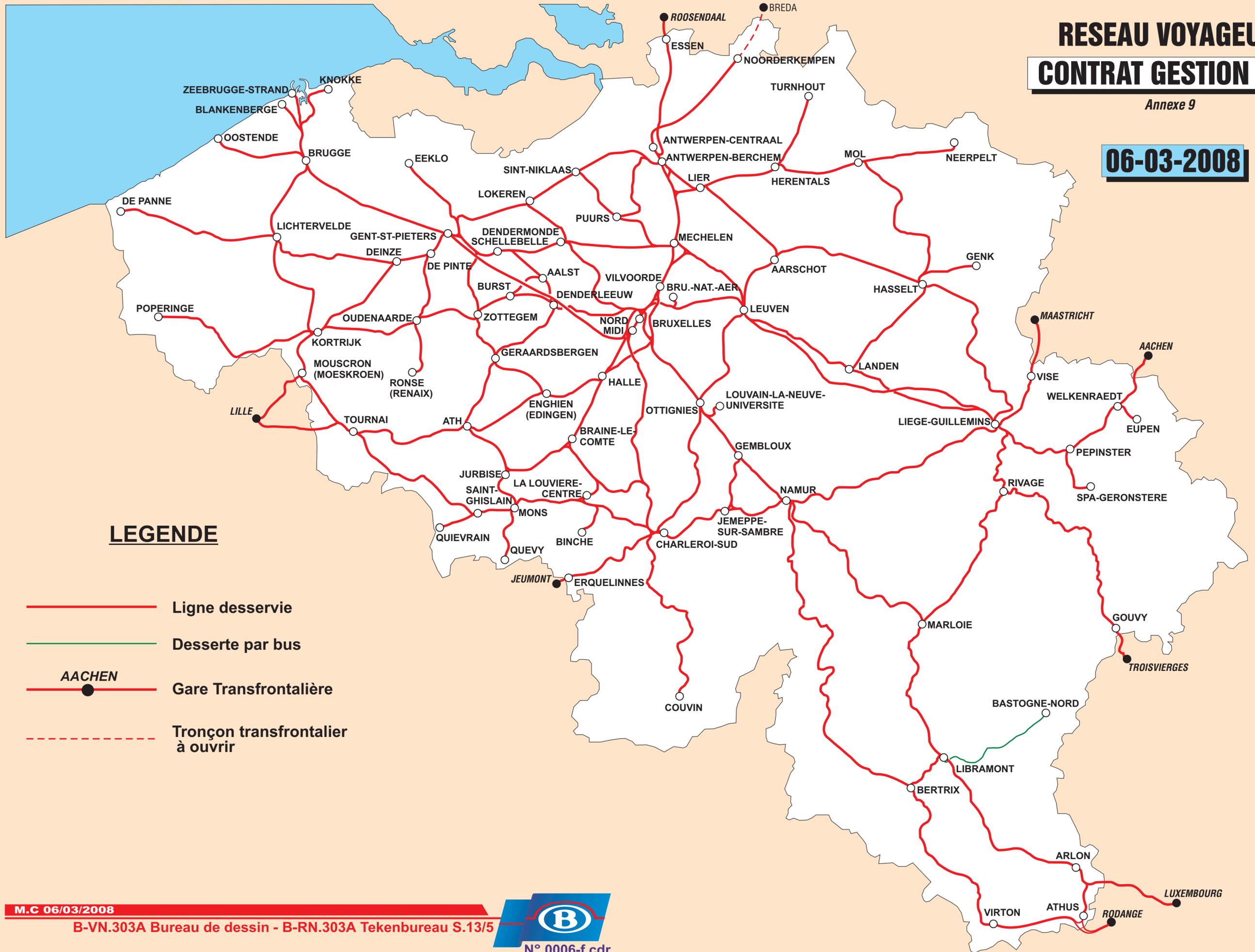
Min de waarde van de verwezenlijkte investeringen in het kader van de hierna vermelde specifieke en vooraf met de Staat overeengekomen financieringsoperaties: het GEN-fonds, het GEN-materieel en het saldo van de HST-werken (overeenkomst van 9 oktober 2006) alsook de gewestelijke prefinancieringen en prioritaire projecten;

Min de eventuele balansschulden en schulden buiten balans die zouden voortvloeien uit de PPS-projecten Diabolo en Liefkenshoek Rail Link.

# RESEAU VOYAGEURS CONTRAT GESTION 2008

Annexe 9

**06-03-2008**



## LEGENDE

- Ligne desservie
- Desserte par bus
- Gare Transfrontalière
- - - Tronçon transfrontalier à ouvrir

M.C 06/03/2008

B-VN.303A Bureau de dessin - B-RN.303A Tekenbureau S.13/5

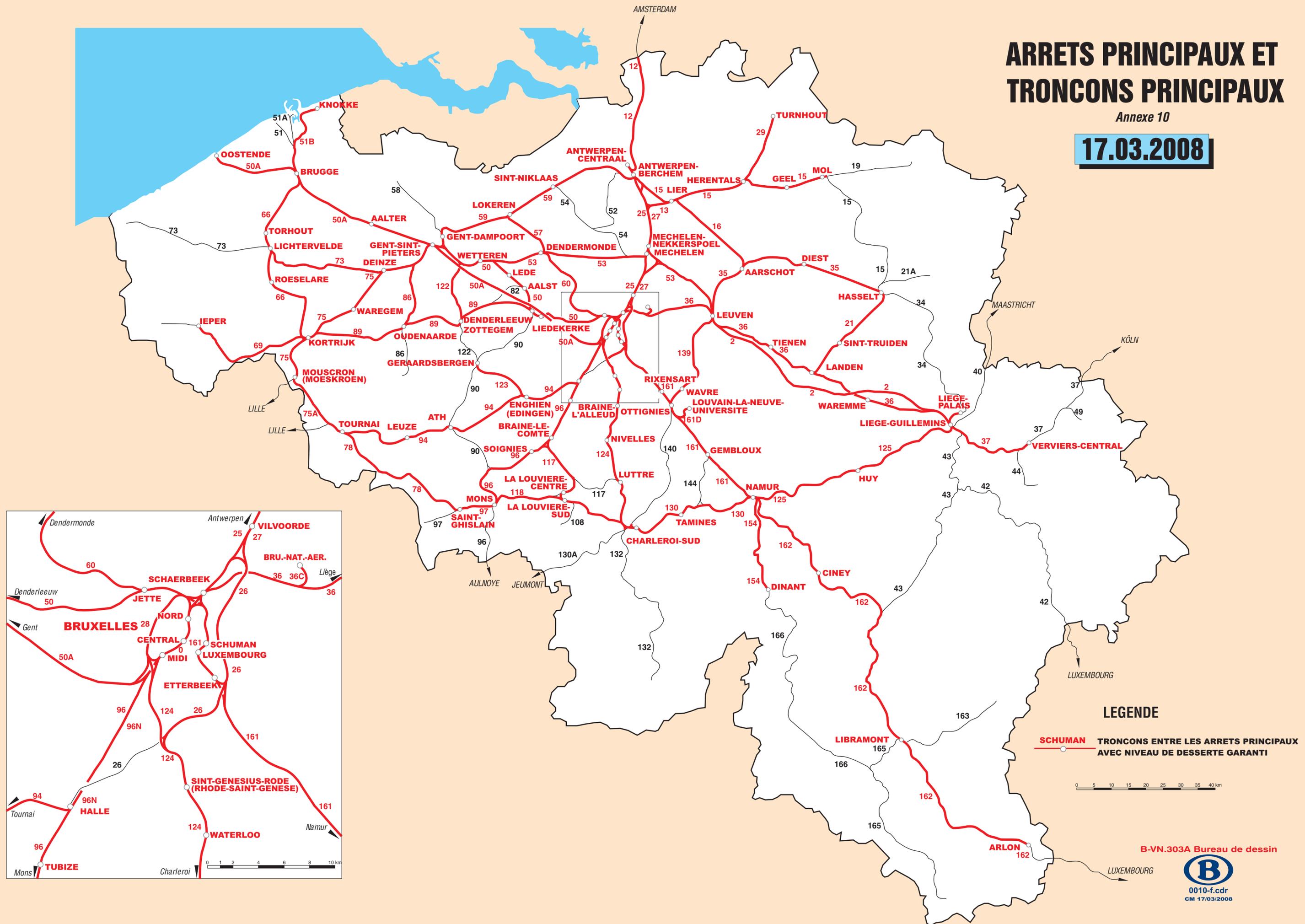


N° 0006-f.cdr

# ARRETS PRINCIPAUX ET TRONCONS PRINCIPAUX

Annexe 10

**17.03.2008**



## LEGENDE

**SCHUMAN** TRONCONS ENTRE LES ARRETS PRINCIPAUX AVEC NIVEAU DE DESERTE GARANTI

0 5 10 15 20 25 30 35 40 km

B-VN.303A Bureau de dessin



0010-f.cdr  
CM 17/03/2008

**« Annexe 11 » au contrat de gestion 2008-2012 – Statut des gares**  
**« Bijlage 11 » aan het beheerscontract 2008-2012 – Statuut van de stations**

**I. Arrêts principaux / Hoofdhalthes**

AALST	LEUZE
AALTER	LIBRAMONT
AARSCHOT	LICHTERVELDE
ANTWERPEN-BERCHEM	LIEDEKERKE
ANTWERPEN-CENTRAAL	LIEGE-GUILLEMINS
ARLON	LIEGE-PALAIS
ATH	LIER
BRAINE-L'ALLEUD	LOKEREN
BRAINE-LE-COMTE	LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIV.
BRU.-CENT.	LUTTRE
BRU.-LUXEMBG	MECHELEN
BRU.-MIDI/ZUID	MECHELEN-NEKKERSPOEL
BRU.-NAT-LUCHTHAVEN	MOL
BRU.-NOORD/NORD	MONS
BRU.-SCHUMAN	MOUSCRON/MOESKROEN
BRUGGE	NAMUR
CHARLEROI-SUD	NIVELLES
CINEY	OOSTENDE
DEINZE	OTTIGNIES
DENDERLEEUV	OUDENAARDE
DENDERMONDE	RIXENSART
DIEST	ROESELARE
DINANT	SCHAARBEEK
ENGHIE/EDINGEN	SOIGNIES
ETTERBEEK	ST-GEN-RODE/RHODE-ST-GEN
GEEL	ST-GHISLAIN
GEMBLoux	ST-NIKLAAS
GENT-DAMPOORT	ST-TRUIDEN
GENT-SINT-PIETERS	TAMINES
GERAARDSBERGEN	TIENEN
HALLE	TORHOUT
HASSELT	TOURNAI
HERENTALS	TUBIZE
HUY	TURNHOUT
IEPER	VERVIERS-CENTRAL
JETTE	VILVOORDE
KNOKKE	WAREGEM
KORTRIJK	WAREMME
LA LOUVIERE CENTRE	WATERLOO
LA LOUVIERE-SUD	WAVRE
LANDEN	WETTEREN
LEDE	ZOTTEGEM
LEUVEN	

Total : 85

**II. Arrêts secondaires**  
**II. Secondaire haltes**

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
AALST-KERREBROEK					X
AARSELE					X
ACREN	X			X	
AISEAU	X			X	
ALKEN	X				
AMAY	X			X	
AMPSIN	X			X	
ANDENNE	X		X		
ANGLEUR	X			X	
ANS	X		X		
ANSEREMME		X		X	
ANTOING	X		X		
ANTWERPEN-DAM	X		X		
ANTWERPEN-HAVEN					X
ANTWERPEN-LUCHTBAL	X		X		
ANTWERPEN-NOORDERDOKKEN	X		X		
ANTWERPEN-OOST	X		X		
ANTWERPEN-ZUID	X			X	
ANZEGEM	X				
APPELTERRE	X		X		
ARCHENNES	X		X		
ASSE	X		X		
ASSESSE	X			X	
ATHUS		X		X	
AUBANGE		X			
AUVELAIS	X		X		
AYE		X		X	
AYWAILLE		X		X	
BAASRODE-ZUID	X				
BALEGEM-DORP	X		X		
BALEGEM-ZUID	X				
BALEN	X			X	
BAMBRUGGE					X
BARVAUX		X		X	
BAS-OHA	X			X	
BASSE-WAVRE	X		X		
BEAURAING		X		X	
BEERNEM	X		X		
BEERSEL	X				
BEGIJNENDIJK	X		X		
BEIGNEE					X
BELLEM	X		X		
BELSELE	X		X		
BERCHEM-ST-AG.-BERCHEM	X		X		
BERINGEN	X			X	
BERLAAR	X		X		
BERTRIX	X		X		
BERZEE	X			X	
BEUZET	X			X	

BEVEREN	X		X		
BIERGES-WALIBI	X		X		
BIERSET-AWANS	X			X	
BILZEN	X		X		
BINCHE	X		X		
BISSEGEM	X		X		
BLANKENBERGE	X		X		
BLANMONT	X			X	
BLATON	X		X		
BLERET	X				
BOCKSTAEI	X			X	
BOECHOUT	X		X		
BOITSFORT/BOSVOORDE	X		X		
BOKRIJK	X		X		
BOMAL		X		X	
BOOISCHOT	X		X		
BOOM	X				
BOONDAEL/BOONDAAL	X				
BOORTMEERBEEK	X		X		
BORDET	X				
BORNEM	X		X		
BOUSSU	X		X		
BOUWEL	X		X		
BRACQUEGNIES	X			X	
BRESSOUX	X		X		
BRUGELETTE	X			X	
BRUGGE-SINT-PIETERS	X			X	
BUDA	X				
BUGGENHOUT	X		X		
BUIZINGEN	X		X		
BURST	X		X		
CALLENELLE					X
CAMBRON-CASTEAU	X			X	
CARLSBOURG		X		X	
CARNIERES	X			X	
CEROUX-MOUSTY	X			X	
CHAPELLE-DIEU					X
CHAPOIS		X		X	
CHARLEROI-QUEST	X			X	
CHASTRE	X			X	
CHATEAU-DE-SEILLES	X			X	

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
CHATELET	X		X		
CHENEE	X			X	
COMBLAIN-LA-TOUR		X		X	
COMINES/KOMEN	X		X		
COO		X		X	
COUILLET	X				
COURCELLES-MOTTE	X			X	
COURRIERE	X			X	
COUR-SUR-HEURE				X	X
COURT-SAINT-ETIENNE	X			X	
COUVIN	X			X	
DAVE-SAINT-MARTIN	X			X	
DE HOEK	X		X		
DE PANNE	X		X		
DE PINTE	X			X	
DELTA	X				
DIEGEM	X		X		
DIEPENBEEK	X		X		
DIKSMUIDE	X		X		
DILBEEK	X		X		
DOLHAIN-GILEPPE	X		X		
DRONGEN	X		X		
DUFFEL	X		X		
DUINBERGEN	X		X		
ECAUSSINNES	X		X		
EDE	X				
EKLO	X			X	
EICHEM	X		X		
EINE	X			X	
EKE-NAZARETH	X			X	
EKEREN	X		X		
ENGIS	X			X	
EPPEGEM	X		X		
ERBISOEUL	X			X	
EREMBODEGEM	X		X		
ERNAGE	X			X	
ERPE-MERE					X
ERPS-KWERPS	X			X	
ERQUELINNES	X			X	
ERQUELINNES-VILLAGE	X			X	

ESNEUX		X		X	
ESSEN	X		X		
ESSENE-LOMBEEK	X		X		
EUPEN	X		X		
EVERE	X				
EVERGEM	X			X	
EZEMAAL	X			X	
FAMILLEUREUX	X				
FARCIENNES	X			X	
FAUX	X			X	
FEXHE-LE-HT-CLOCHER	X			X	
FLAWINNE	X			X	
FLEMALLE-GRANDE	X			X	
FLEMALLE-HAUTE	X		X		
FLEURUS	X			X	
FLOREE	X				
FLOREFFE	X			X	
FLORENVILLE		X		X	
FLORIVAL	X		X		
FONTAINE-VALMONT	X			X	
FORCHIES	X			X	
FOREST-EST/VORST-OOST	X		X		
FOREST-MIDI/VORST-ZUID	X		X		
FORRIERES		X		X	
FRAIPONT	X			X	
FRAMERIES	X				
FRANCHIMONT	X		X		
FRANIERE	X			X	
FROYENNES					X
GALMAARDEN	X			X	
GASTUCHE	X		X		
GAVERE-ASPER	X			X	
GEDINNE		X		X	
GENDRON-CELLES		X		X	
GENK	X		X		
GENLY	X				
GENTBRUGGE	X			X	
GENVAL	X		X		
GHLIN	X				
GLONS	X		X		
GODARVILLE	X			X	
GODINNE	X		X		
GONTRODE	X		X		
GOUVY		X		X	
GOUY-LEZ-PIETON	X			X	
GRAIDE		X		X	
GROENENDAAL	X		X		
GROOT-BIJGAARDEN	X		X		

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
Secondaire haltes	Klokvastе bediening				Niet-klokvastе bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
GRUPONT		X		X	
HAACHT	X		X		
HAALTERT	X		X		
HABAY		X		X	
HAININ	X		X		
HALANZY		X			
HAMBOS	X				
HAMOIR		X		X	
HAM-SUR-HEURE				X	X
HAM-SUR-SAMBRE					X
HANSBEKE	X		X		
HARCHIES					X
HARELBEKE	X		X		
HAREN	X				
HAREN-ZUID/SUD	X			X	
HAUTE-FLONE	X			X	
HAVERSIN		X		X	
HAVRE	X			X	
HEIDE	X		X		
HEIST	X		X		
HEIST-OP-DEN-BERG	X		X		
HEIZIJDE	X			X	
HEMIKSEM	X				
HENNUYERES	X		X		
HERENT	X			X	
HERGENRATH		X		X	
HERNE	X			X	
HERSEAUX	X		X		
HERSTAL	X		X		
HERZELE	X		X		
HEUSDEN	X			X	
HEVER	X				
HEVERLEE	X		X		
HILLEGEM	X				
HOBOKEN-POLDER	X				
HOEILAART	X		X		
HOFSTADE	X				
HOLLEKEN	X		X		
HONY		X		X	
HOURAING	X			X	
HOUPES	X				

HOUYET		X		X	
HOVE	X		X		
HUIZINGEN	X				
IDDERGEM	X		X		
IDEGEM	X		X		
INGELMUNSTER	X		X		
IZEGEM	X		X		
JAMBES	X		X		
JAMBES-EST		X		X	
JAMIOULX				X	X
JEMAPPES	X		X		
JEMELLE	X		X		
JEMEPPE-SUR-MEUSE	X			X	
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	X		X		
JURBISE	X		X		
JUSLENVILLE	X		X		
KALMTHOUT	X		X		
KAPELLEN	X		X		
KAPELLE-OP-DEN-BOS	X		X		
KESSEL	X		X		
KIEWIT	X		X		
KIJKUIT	X		X		
KOKSIJDE	X		X		
KONTICH	X		X		
KORTEMARK	X		X		
KORTENBERG	X			X	
KWATRECHT	X		X		
LA HULPE	X		X		
LA ROCHE	X			X	
LABUISSIÈRE	X			X	
LANDEGEM	X		X		
LANDELIES	X			X	
LANDSKOUTER					X
LANGDORP	X			X	
LE CAMPINAIRE	X				
LEBBEKE	X			X	
LEIGNON		X		X	
LEMAN	X				
LEMBEEK	X		X		
LENS	X			X	
LEOPOLDSBURG	X			X	
LESSINES	X			X	
LEVAL	X		X		
LIEGE-JONFOSSE	X		X		
LIERDE	X		X		
LIERS	X		X		
LIGNY	X			X	
LILLOIS	X		X		
LIMAL	X		X		
LINKEBEEK	X		X		
LISSEWEGE	X			X	

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
LOBBES	X			X	
LODELINSART	X			X	
LOMMEL	X		X		
LONDERZEEL	X		X		
LONZEE	X			X	
LOT	X		X		
LUSTIN	X		X		
MAFFLE	X			X	
MALDEREN	X		X		
MANAGE	X			X	
MARBEHAN	X		X		
MARCHE-EN-FAMENNE		X		X	
MARCHE-LES-DAMES	X			X	
MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES	X				
MARCHIENNE-AU-PONT	X		X		
MARCHIENNE-ZONE	X			X	
MARIA-AALTER	X		X		
MARIEMBOURG	X			X	
MARLOIE	X		X		
MASNUY-SAINT-PIERRE	X				
MAUBRAY					X
MAZY					X
MEISER	X				
MELKOUWEN	X		X		
MELLE	X		X		
MELREUX-HOTTON		X		X	
MELSELE	X			X	
MENEN	X		X		
MERCHTEM	X			X	
MERELBEKE	X		X		
MERODE	X				
MERY		X		X	
MESSANCY		X			
MEVERGNIES-ATTRE	X				
MILMORT	X		X		
MOENSBERG	X				
MOLLEM	X			X	
MOMALLE	X			X	
MONT-SAINT-GUIBERT	X			X	
MOORTSELE	X		X		
MORLANWELZ	X			X	
MORTSEL	X		X		

MORTSEL-DEURNESTEENWEG	X		X		
MORTSEL-OUDE-GOD	X		X		
MOUSTIER	X			X	
MUIZEN	X		X		
MUNKZWALM	X		X		
NAMECHE	X			X	
NANINNE	X			X	
NATOYE	X			X	
NEERPELT	X		X		
NEERWINDEN	X			X	
NESSONVAUX	X			X	
NEUFCHATEAU		X		X	
NEUFVILLES	X				
NIEL	X				
NIEUWKERKEN-WAAS	X			X	
NIJLEN	X		X		
NIMY	X			X	
NINOVE	X		X		
(NOORDERKEMPEN)	X		X		ouverture prévue en 2008 ouverture voorzien in ... 2008
NOSSEGEM	X			X	
OBAIX-BUZET					X
OBOURG	X				
OKEGEM	X		X		
OLEN	X		X		
OOSTKAMP	X		X		
OPWIJK	X		X		
OUDEGEM	X				
OUD-HEVERLEE	X		X		
OVERPELT	X		X		
PALISEUL		X		X	
PAPIGNIES	X			X	
PECROT	X		X		
PEPINSTER	X		X		
PEPINSTER-CITE	X		X		
PERUWELZ	X		X		
PHILIPPEVILLE	X			X	
PIETON	X			X	
POIX-SAINT-HUBERT		X		X	
PONT-A-CELLES	X			X	
PONT-DE-SERAING	X			X	
POPERINGE	X		X		
POULSEUR		X		X	
PROFONDSART	X		X		
PRY					X
PUURS	X		X		
QUAREGNON	X		X		
QUEVY	X				
QUIEVRAIN	X		X		

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
REBAIX	X			X	
REMICOURT	X			X	
RHISNES	X			X	
RIVAGE		X		X	
RONET	X			X	
RONSE/RENAIX	X			X	
ROUX	X			X	
RUISBR.-SAUVEGARDE	X				
RUISBROEK	X		X		
SART-BERNARD	X			X	
SCHELDEWINDEKE	X		X		
SCHELLE	X				
SCHELLEBELLE	X		X		
SCHENDELBEKE	X		X		
SCHOONAARDE	X		X		
SCHULEN	X			X	
SCLAIGNEAUX	X			X	
SCLESSIN	X				
SERSKAMP	X		X		
SILLY	X		X		
SINAAI	X		X		
SLEIDINGE	X			X	
SOLRE-SUR-SAMBRE	X			X	
SPA	X		X		
SPA-GERONSTERE	X		X		
STATTE	X		X		
ST-DENIJS-BOEKEL	X				
ST-DENIS-BOVESSE	X			X	
ST-GILLIS	X			X	
ST-JOB	X				
ST-JORIS-WEERT	X		X		
ST-KATELIJNE-WAVER	X		X		
ST-MARIABURG	X		X		
ST-MARTENS-BODEGEM	X		X		
STOCKEM		X		X	
SY		X		X	
TEMSE	X		X		
TERHAGEN	X				
TERNAT	X		X		
TESTELT	X			X	
THEUX	X		X		
THIEU	X			X	
THUIN	X			X	

THULIN	X		X		
TIELEN	X		X		
TIELT	X		X		
TILFF		X		X	
TILLY	X			X	
TOLLEMBEEK	X			X	
TONGEREN	X		X		
TROIS-PONTS		X		X	
TROOZ	X			X	
UCCLE/UKKEL-CALEVOET	X		X		
UCCLE/UKKEL-STALLE	X		X		
VELTEM	X			X	
VERTRIJK	X			X	
VERVIERS-PALAIS	X		X		
VEURNE	X		X		
VIANE-MOERBEKE	X			X	
VICHTE	X				
VIELSALM		X		X	
VIJFHUIZEN					X
VILLE-POMMEROEUL					X
VILLERS-LA-VILLE	X			X	
VIRTON		X		X	
WISE	X		X		
VIVIER D'OIE/DIESDELLE	X				
VIVILLE		X		X	
VOROUX	X				
WAARSCHOOT	X			X	
WALCOURT	X			X	
WATERMAEL/WATERMAAL	X		X		
WEERDE	X		X		
WELKENRAEDT	X		X		
WELLE	X				
WERVIK	X		X		
WESPELAAR-TILDONK	X		X		
WEVELGEM	X		X		
WEZEMAAL	X		X		
WICHELEN	X				
WIJGMAAL	X		X		
WILDERT	X		X		
WILLEBROEK	X		X		
WOLFSTEE	X				
WONDELGEM	X			X	
YVES-GOMEZEE				X	X
YVOIR	X		X		
ZANDBERGEN	X		X		
ZAVENTEM	X		X		
ZEDELGEM	X		X		

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
Secundaire haltes	Klokvaste bediening	Niet-klokvaste bediening in de week	Secundaire haltes	Klokvaste bediening	Niet-klokvaste bediening in de week
ZELE	X		X		
ZELLIK	X			X	
ZICHEM	X			X	
ZINGEM	X			X	
ZOLDER	X			X	
ZWANKENDAMME	X			X	
ZWIJNDRECHT	X			X	

Total:457

Bihoraire = desserte toutes les deux heures

### **III. Arrêts statut spécial**

### **III. Haltes met speciaal statuut**

#### **Dérogations et arrêts à statut spécial**

##### **Arrêts à statut spécial**

BRU.-CONGR. : Desserte uniquement du lundi au vendredi pendant les heures d'ouverture de la gare (de 5h30 à 18h40)

BRU.-CHAP./KAP. : Desserte uniquement du lundi au vendredi pendant les heures d'ouverture de la gare (de 5h30 à 18h40)

ZEEBRUGGE-DORP : Desserte du lundi au vendredi en-dehors de la période touristique

ZEEBRUGGE-STRAND : Desserte toute l'année le week-end et uniquement la semaine en période touristique

BASTOGNE-NORD : Desserte par bus

BASTOGNE-SUD : Desserte par bus

Total : 6

#### **Dérogations à la desserte minimale :**

##### **Desserte toutes les 2 heures le week-end**

L 123 : ENGHEN - GERAARSBERGEN

L 86 : DE PINTE - OUDENAARDE

#### **Rappel :**

##### **Lignes non desservies le week-end**

L 26 : VILVOORDE - HALLE

L 52 : ANTWERPEN C. - PUURS

L 82 : AALST - BURST

L 144 : JEMEPPE-SUR-SAMBRE - GEMBLOUX

#### **Afwijkingen en haltes met speciaal statuut**

##### **Haltes met speciaal statuut**

BRU.-CONGR. : Bediening alleen van maandag tot vrijdag tijdens de openingsuren van het station (van 5.30 u. tot 18.40 u.)

BRU.-CHAP./KAP. : Bediening alleen van maandag tot vrijdag tijdens de openingsuren van het station (van 5.30 u. tot 18.40 u.)

ZEEBRUGGE-DORP : Bediening van maandag tot vrijdag buiten de toeristische periode

ZEEBRUGGE-STRAND : Bediening heel het jaar in het week-end en alleen in de week in de toeristische periode

BASTOGNE-NORD : Bediening per autobus

BASTOGNE-SUD : Bediening per autobus

Totaal : 6

#### **Afwijkingen van de minimale bediening:**

##### **Bediening om de 2 uur in het week-end**

L 123 : ENGHEN - GERAARSBERGEN

L 86 : DE PINTE - OUDENAARDE

#### **Herinnering:**

##### **Lijnen die in het week-end niet worden bediend**

L 26 : VILVOORDE - HALLE

L 52 : ANTWERPEN C. - PUURS

L 82 : AALST - BURST

L 144 : JEMEPPE-SUR-SAMBRE - GEMBLOUX

**Annexe 12 - Réductions tarifaires et gratuites imposées par l'Etat a l'article 73 - Compensations**

**Bijlage 12 - Door de staat opgelegde tariefverminderingen en kosteloos vervoer vermeld in artikel 73 – Compensaties**

**Partie 1 - REDUCTIONS TARIFAIRES ET GRATUITES A CARACTERES SOCIAL, PATRIOTIQUE, PROFESSIONNEL ET AUTRES, COMPENSEES PAR LE SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS**

Les avantages tarifaires imposés comprennent toutes les réductions et gratuités à caractères social, patriotique, professionnel et autres énumérées dans les listes ci-dessous.

Il s'agit des réductions et gratuités issues de l'arrêté-loi du 25 février 1947 et des arrêtés et conventions qui l'exécutent, d'autres lois, arrêtés et décisions ainsi que de réductions additionnelles octroyées par la SNCB.

Les présentes dispositions mettent fin à la convention du 10 mars 1950 et à ses avenants des 31 juillet et 16 décembre 1953.

**LISTE DES CATEGORIES DE BENEFICIAIRES**

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires des services concernés de la SNCB.

**1. LES CATEGORIES A CARACTERE PATRIOTIQUE**

Ont droit à la gratuité en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe:

**Deel 1 - TARIEFVERMINDERINGEN EN KOSTELOOS VERVOER VAN SOCIALE, PATRIOTTISCHE, PROFESSIONELE EN ANDERE AARD, GECOMPENSEERD DOOR DE FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER**

De opgelegde tariefvoordelen omvatten alle vormen van kosteloos vervoer en vervoer tegen verminderde prijs van sociale, patriottische, professionele en andere aard die in de onderstaande lijsten zijn opgesomd.

Het betreft het kosteloos vervoer en het vervoer tegen verminderde prijs ingevolge de besluitwet van 25 februari 1947 en de besluiten en overeenkomsten tot uitvoering ervan, andere wetten, besluiten en overeenkomsten alsook bijkomende verminderingen toegekend door de NMBS.

Deze bepalingen maken een einde aan de bepalingen die vervat zijn in de overeenkomst van 10 maart 1950 en haar bijvoegsels van 31 juli en 16 december 1953.

**LIJST VAN DE CATEGORIEËN VAN BEGUNSTIGDEN**

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de betrokken NMBS-diensten.

**1. CATEGORIEËN VAN PATRIOTTISCHE AARD**

Genieten kosteloos vervoer in 1e en 2e klas:

a) les invalides de guerre désignés ci-après:

- les invalides de la guerre 1914-1918 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions militaires;
- les prisonniers politiques de la guerre 1914-1918 auxquels il a été reconnu une invalidité de 10 % au moins;
- les invalides civils de la guerre 1914-1918 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 % au moins;
- les invalides de la guerre 1940-1945 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions de réparation;
- les invalides de guerre des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952 et résidant habituellement en Belgique;
- les invalides civils de la guerre 1940-1945 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 % au moins;

b) les personnes bénéficiaires ci-après d'une pension de veuve de:

- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1914-1918;
- victime civile de la guerre 14-18, auxquelles une pension de veuve est accordée en vertu des lois coordonnées du 19 août 1921;
- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1940-1945 (fait dommageable survenu après le 24 août 1939 et avant le 26 août 1947), de la campagne de Corée, des événements survenus sur les territoires de l'ex-Congo belge, du Rwanda et du Burundi à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1960, d'accidents survenus au cours d'une action de déminage;

a) de hierna vermelde oorlogsinvaliden:

- de invaliden van de oorlog 1914-1918 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de militaire pensioenen;
- de politieke gevangenen van de oorlog 1914-1918 aan wie een invaliditeit van ten minste 10 % werd toegekend;
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1914-1918 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken;
- de invaliden van de oorlog 1940-1945 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de vergoedingspensioenen;
- de oorlogsinvaliden van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 ondertekend hebben en die gewoonlijk in België verblijven;
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1940-1945 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken;

b) de hierna genoemde begunstigden van een weduwenpensioen van:

- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1914-1918;
- burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1914-18, aan wie een weduwenpensioen is toegekend overeenkomstig de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921;
- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1940-1945 (schadelijk feit opgelopen na 24 augustus 1939 en vóór 26 augustus 1947), van de Koreaanse veldtocht, van de gebeurtenissen op het grondgebied van ex-Belgisch Kongo, van Rwanda en Burundi, vanaf 1 juli 1960, van ongevallen overkomen gedurende een ontminningsactie;

- victime civile de la guerre, auxquelles une pension de veuve est accordée en vertu de la loi du 15 mars 1954 relative aux pensions de dédommagement des victimes civiles de la guerre 1940-1945 et de leurs ayants droit;
- burgerlijke oorlogsslachtoffers, aan wie een weduwenpensioen is toegekend krachtens de wet van 15 maart 1954 op de pensioenen voor schadeloosstelling van burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1940-1945 en hun rechthebbenden;

c) les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après:

- les militaires ayant servi dans une unité combattante pendant un an au moins;
- les défenseurs des forts capturés honorablement et ayant obtenu de ce fait les chevrons de front;
- les porteurs d'un chevron de blessure;
- les titulaires de la Croix de l'Yser;
- les titulaires de la Croix de Feu;
- les titulaires de la Médaille du Volontaire combattant;
- les militaires décorés pour action d'éclat individuelle;
- les invalides de guerre russes;
- les militaires ayant servi entre le 4 août 1914 et le 11 novembre 1918 et qui n'entrent pas dans une des catégories ci-dessus;
- les personnes civiles attachées à l'Armée pendant la période du 4 août 1914 au 11 novembre 1918;

c) de hierna genoemde oud-strijders van de oorlog 1914-1918:

- de militairen die gedurende ten minste één jaar in een strijdende eenheid hebben gediend;
- de verdedigers van de forten die op eervolle wijze gevangen werden genomen en daarom frontstrepen hebben gekregen;
- de dragers van een kwetsuurstreep;
- de houders van het IJzerkruis;
- de houders van het Vuurkruis;
- de houders van de Medaille van de Strijder-Vrijwilliger;
- de militairen die werden onderscheiden voor individuele roemrijke daden;
- de Russische oorlogsinvaliden;
- de militairen die tussen 4 augustus 1914 en 11 november 1918 hebben gediend en die niet onder één van de bovengenoemde categorieën vallen;
- de burgers die gedurende de periode van 4 augustus 1914 tot 11 november 1918 aan het leger waren verbonden;

d) les anciens combattants de la guerre 1940-1945 désignés ci-après:

- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne pendant la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an;

d) de hierna genoemde oud-strijders van de oorlog 1940-1945:

- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren;

- les prisonniers de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité;
- les prisonniers militaires de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité et qui sont officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires;
- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne pendant la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an et qui sont des officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires;
- les résistants armés reconnus conformément à l'arrêté-loi du 19 septembre 1945;
- les agents et auxiliaires des services de renseignements et d'action, reconnus conformément à l'arrêté-loi du 16 février 1946;
- les prisonniers de guerre 1940-1945, reconnus conformément à la loi du 18 août 1947, et dont la captivité est inférieure à quatre ans;
- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne, reconnus conformément à la loi du 21 juin 1960 pour une période inférieure à un an;
- les bénéficiaires de l'arrêté royal du 28 août 1964, portant statut de reconnaissance nationale en faveur des militaires belges qui ont effectué du service au cours des différentes phases de la guerre 1940-1945, et qui sont de ce chef, titulaires d'une carte des états de services de guerre du combattant 1940-1945;
- les marins de la marine marchande qui ont navigué au moins un an pendant la guerre 1940-1945;
- de krijgsgevangenen uit de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap;
- de militaire krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap, welke reserve-officier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen;
- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren, welke reserveofficier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen;
- de gewapende verzetslieden, erkend overeenkomstig de besluitwet van 19 september 1945;
- de agenten en helpers van de inlichtings- en actiediensten, erkend overeenkomstig de besluitwet van 16 februari 1946;
- de krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945, erkend overeenkomstig de wet van 18 augustus 1947 en van wie de gevangenschap minder dan vier jaar bedraagt;
- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, erkend overeenkomstig de wet van 21 juni 1960 voor een periode kleiner dan één jaar;
- de begunstigden van het koninklijk besluit van 28 augustus 1964, houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische militairen die tijdens de verschillende fasen van de oorlog 1940-1945 dienst volbracht hebben en die uit dien hoofde houder zijn van een kaart met opgave der oorlogsdiensten voor strijders 1940-1945;
- de zeelieden ter koopvaardij, die tijdens de oorlog 1940-1945 ten minste één jaar hebben gevaren;

- |  |  |
|--|--|
| <p>e) les victimes civiles de la guerre désignées ci-après:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1914-1918 conformément aux lois coordonnées du 19 août 1921;</li> <li>- les déportés non invalides de la guerre 1914-1918;</li> <li>- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1940-1945 conformément à l'arrêté royal du 16 octobre 1954;</li> <li>- les déportés non invalides pour le travail obligatoire, reconnus conformément à la loi du 7 juillet 1953;</li> </ul> | <p>e) de hierna genoemde burgerlijke oorlogsslachtoffers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de niet-invalide politieke gevangenen, erkend voor de oorlog 1914-1918 overeenkomstig de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921;</li> <li>- de niet-invalide gedeporteerden van de oorlog 1914-1918;</li> <li>- de niet-invalide politieke gevangenen, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 16 oktober 1954 wat de oorlog 1940-1945 betreft;</li> <li>- de niet-invalide gedeporteerden voor de verplichte tewerkstelling, erkend overeenkomstig de wet van 7 juli 1953;</li> </ul> |
| <p>f) les résistants civils désignés ci-après:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les coopérateurs non invalides à la Presse clandestine, reconnus conformément à la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948;</li> <li>- les civils ou réfractaires non invalides reconnus conformément à l'arrêté-loi du 24 décembre 1946;</li> </ul>  | <p>f) de hierna vermelde burgerlijke verzetslieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de niet-invalide medewerkers aan de sluikpers, erkend overeenkomstig de wet van 1 september 1948;</li> <li>- de niet-invalide burgerlijke verzetslieden of werkweigeraars erkend overeenkomstig de besluitwet van 24 december 1946;</li> </ul>  |
| <p>g) les personnes veuves des bénéficiaires de réductions accordées pour des raisons patriotiques;</p>  | <p>g) de weduwen van de begunstigen van verminderingen toegekend om patriottische redenen;</p>   |
| <p>h) les personnes veuves des invalides de guerre originaires des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952, résidant habituellement en Belgique;</p>   | <p>h) de weduwen van de oorlogsinvaliden afkomstig uit de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 ondertekend hebben en die gewoonlijk in België verblijven;</p>   |
| <p>i) les bénéficiaires de l'arrêté royal du 27 juin 1983 portant statut de reconnaissance nationale en faveur des membres du corps expéditionnaire pour la Corée.</p>   | <p>i) de begunstigen van het koninklijk besluit van 27 juni 1983 houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de leden van het expeditiekorps voor Korea.</p>   |

## 2. LES CATEGORIES A CARACTERE SOCIAL

### 2.1 Ont droit à la gratuité de transport:

- en 2<sup>ème</sup> classe, les personnes aveugles (y compris le chien guide en laisse) munies de la carte délivrée par le Ministère de la Prévoyance sociale;
- en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classes, les guides accompagnant les invalides de guerre dont la carte de réduction porte la mention "guide autorisé";
- en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classes, les guides accompagnant les personnes ayant perdu complètement et définitivement l'usage des 2 bras ou des 2 jambes, et en possession de l'"autorisation spéciale" délivrée par la SNCB;
- en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classes, les enfants de moins de 6 ans, sans titre de transport, accompagnés d'une personne de 12 ans et plus munie d'un titre de transport valable.  
Cette gratuité n'est toutefois accordée que pour maximum quatre enfants par voyageur de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable;
- en 2<sup>e</sup> classe, les enfants de 6 à moins de 12 ans, sans titre de transport, accompagnés d'une personne de 12 ans et plus munie d'un titre de transport valable. Cette gratuité n'est toutefois accordée que pour maximum quatre enfants par voyageur de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable. Cette gratuité n'est d'application que pour les voyages débutant après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés) et uniquement si l'enfant qui désire en bénéficier est porteur d'une pièce d'identité délivrée par l'Administration communale qui atteste de son âge;
- en 2<sup>e</sup> classe, les enfants de 6 à moins de 12 ans, membres d'une famille nombreuse, sur présentation de leur carte de réduction famille nombreuse (039 ou 041).

## 2. CATEGORIEËN VAN SOCIALE AARD

### 2.1 Genieten kosteloos vervoer:

- in 2<sup>e</sup> klas, de blinden (met inbegrip van de geleidehond aan de leiband) die houder zijn van de door het Ministerie van Sociale Voorzorg afgeleverde kaart;
- in 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas, de begeleiders die oorlogsinvaliden vergezellen van wie op de verminderingkaart de vermelding "begeleider toegelaten" staat;
- in 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas, de begeleiders die personen vergezellen die het gebruik van de 2 armen of de 2 benen volledig en definitief hebben verloren en die houder zijn van de door de NMBS afgegeven "speciale vergunning";
- in 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> klas, de kinderen van minder dan 6 jaar, zonder vervoerbewijs, vergezeld door een persoon van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs.  
Dit kosteloos vervoer wordt evenwel slechts toegekend voor ten hoogste vier kinderen per reiziger van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs;
- in 2<sup>o</sup> klas, de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, zonder vervoerbewijs, vergezeld door een persoon van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs. Dit kosteloos vervoer wordt evenwel slechts toegekend voor ten hoogste vier kinderen per reiziger van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs. Die kosteloosheid geldt maar voor reizen die aanvangen na 9 uur van maandag tot vrijdag (die tijdsbeperking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen) en uitsluitend als het kind dat hiervan gebruik wil maken een door het gemeentebestuur afgeleverd identiteitsbewijs bij heeft dat zijn leeftijd vaststelt;
- in 2<sup>o</sup> klas, de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar die leden van een groot gezin zijn, op vertoon van hun verminderingkaart voor grote gezinnen (039 of 041).

- 2.2 Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe excédant le montant fixe:
- les enfants de moins de 12 ans non membres d'une famille nombreuse, lorsqu'ils ne peuvent bénéficier de la gratuité prévue au 2.1, 5<sup>ème</sup> tiret;
  - les enfants de 12 à moins de 18 ans à charge d'une famille nombreuse (041 ou 042);
  - les enfants de 18 à moins de 26 ans à charge d'une famille nombreuse (041);
  - les parents ayant eu au moins trois enfants en vie (040 ou 041).
- 2.2 Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft:
- de kinderen van minder dan 12 jaar die geen deel uitmaken van een groot gezin, wanneer ze niet voor kosteloosheid in aanmerking komen volgens 2.1, 5<sup>o</sup> streepje;
  - de kinderen van 12 tot minder dan 18 jaar die ten laste zijn van een groot gezin (041 of 042);
  - de kinderen van 18 tot minder dan 26 jaar die ten laste zijn van een groot gezin (041);
  - de ouders die ten minste drie levende kinderen hebben gehad (040 of 041).
- 2.3 Ont droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet 1e classe excédant le montant fixe:
- les enfants âgés de 6 à moins de 12 ans à charge d'une famille nombreuse (039 ou 041).
- 2.3 Genieten 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eersteklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft:
- de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar die ten laste zijn van een groot gezin (039 of 041).
- 2.4 Peuvent acquérir un billet aller-retour à tarif forfaitaire
- les seniors de 65 ans et plus
- Ce tarif forfaitaire n'est toutefois valable qu'en 2e classe, pour des trajets effectués entre deux gares belges, à condition que le voyage débute après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés). Durant les week-ends prolongés de Pâques (du samedi au lundi), de l'Ascension (du jeudi au dimanche) et de la Pentecôte (du samedi au lundi) ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés légaux compris entre le 15 mai et le 15 septembre, ce tarif forfaitaire n'est pas d'application.
- 2.4 Kunnen een retourbiljet kopen tegen een vast tarief
- senioren van 65 jaar en ouder
- Dit vast tarief is evenwel maar geldig in 2e klas, voor de afgelegde trajecten tussen twee Belgische stations, op voorwaarde dat de reis aanvangt na 9 uur van maandag tot vrijdag (die beperking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen). Tijdens de verlengde weekends van Pasen (van zaterdag tot en met maandag), Hemelvaartsdag (van donderdag tot en met zondag), Pinksteren (van zaterdag tot en met maandag), alsook op zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen tussen 15 mei en 15 september inbegrepen, geldt dit vast tarief niet.
- 2.5 Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 2<sup>ème</sup> classe excédant le montant fixe:
- 2.5. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft:

- les bénéficiaires de l'intervention majorée de l'assurance soins de santé, visés à l'article 37, § 1<sup>er</sup>, alinéas 2 et 3 (modifié par l'arrêté royal du 16 avril 1997, les lois des 24 décembre 1999, 22 août 2002 et 27 décembre 2006, et par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> avril 2007) de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994 (046).
- de gerechtigden van de verhoogde tegemoetkoming van de verzekering voor geneeskundige verzorging, bedoeld in artikel 37, § 1, alinea's 2 en 3 (gewijzigd door het koninklijk besluit van 16 april 1997, de wetten van 24 december 1999, 22 augustus 2002 en 27 december 2006, en door het koninklijk besluit van 1 april 2007) van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen gecoördineerd op 14 juli 1994 (046).

2.6 Ont droit à une réduction de 80 % sur le prix complet de la carte train trajet: 2.6 Genieten 80 % vermindering op de volledige prijs van de trajecttreinkaart:

- les étudiants de moins de 26 ans titulaires d'une carte train scolaire.
- de studenten van minder dan 26 jaar die houder zijn van een schooltreinkaart.

### 3. LES CATEGORIES A CARACTERE PROFESSIONNEL 3. CATEGORIEËN VAN PROFESSIONELE AARD

3.1 Ont droit à la gratuité de transport (libre-parcours 1<sup>ère</sup> classe sur le réseau SNCB ): 3.1 Genieten kosteloos vervoer (vrijkaart 1<sup>e</sup> klas op het NMBS-net):

- les fonctionnaires et agents de la Direction "Transport par rail" de la Direction Générale Transport Terrestre du Service Public Fédéral Mobilité et Transports en charge du suivi du présent contrat de gestion.
- de ambtenaren en bedienden van de Directie « Spoorvervoer » van het Directoraat-Generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer belast met de opvolging van dit beheerscontract.

3.2 Ont droit à la gratuité en 2<sup>ème</sup> classe: 3.2 Genieten kosteloos vervoer in 2<sup>e</sup> klas:

- les marins inscrits comme demandeurs d'emploi dans la marine marchande en vue de répondre à un enrôlement (048).
- de zeelieden die als werkzoekenden bij de koopvaardijvloot zijn ingeschreven en die zich gaan aanmonsteren (048).

3.3 Ont droit à la gratuité en 2<sup>ème</sup> classe et à une réduction de 75 % sur le prix du billet excédant le montant fixe en 1<sup>ère</sup> classe: 3.3 Genieten kosteloos vervoer in 2<sup>e</sup> klas en 75 % vermindering op de prijs van het biljet die het vaste bedrag in 1<sup>e</sup> klas overtreft:

- les journalistes agréés soit par le Ministère de l'Intérieur, soit par l'Asso-
- de journalisten die erkend zijn door het Ministerie van Binnenlandse Zaken, of door de Algemene Belgische Persbond

ciation Générale de la Presse Belge (043).

(043).

#### **4. AUTRES**

4.1 Ont droit à la gratuité de transport (libre-parcours 1<sup>ère</sup> classe sur le réseau SNCB ):

- les membres de la Chambre, du Sénat ainsi que les membres des Conseils des Communautés et des Régions;
- les membres du Parlement européen.

#### **Partie 2 - AUTRES REDUCTIONS TARIFAIRES ET GRATUITES ACCORDEES A CERTAINES CATEGORIES DE BENEFICIAIRES, COMPENSEES PAR LES SERVICES PUBLICS FEDERAUX ET ORGANISMES CONCERNES**

Le présent relevé reprend les principaux Services Publics Fédéraux et organismes publics ayant passé convention ou accord avec la SNCB pour l'octroi à leur charge financière d'avantages tarifaires spécifiques (réductions, gratuités, facilités de circulation). Cette liste ne reprend pas les entreprises et organismes privés ayant conclu une convention avec la SNCB.

#### **LISTE DES CATEGORIES DE BENEFICIAIRES**

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires des services concernés de la SNCB.

#### **4. ANDERE**

4.1 Genieten kosteloos vervoer (vrijkaart 1<sup>e</sup> klas op het NMBS-net):

- de leden van de Kamer, de Senaat alsook de leden van de Raden van de Gemeenschappen en Gewesten;
- de leden van het Europees Parlement.

#### **Deel 2 - ANDERE TARIEFVERMINDERINGEN EN KOSTELOOS VERVOER TOEGEKEND AAN BEPAALDE CATEGORIEËN VAN BEGUNSTIGDEN, GECOMPENSEERD DOOR DE FEDERALE OVERHEIDSDIENSTEN EN DE BETROKKEN INSTELLINGEN**

Dit overzicht omvat de voornaamste Federale Overheidsdiensten en openbare instellingen die voor hun rekening met de NMBS een overeenkomst of een akkoord hebben aangegaan betreffende de toekenning van specifieke financiële tariefvoordelen (prijsverminderingen, kosteloos vervoer, verkeersvoordelen). Deze lijst vermeldt niet de privéondernemingen en -instellingen die met de NMBS een overeenkomst hebben gesloten.

#### **LIJST VAN DE CATEGORIEËN VAN BEGUNSTIGDEN**

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de betrokken NMBS-diensten.

## **I. Service public fédéral Intérieur**

- 1.1 Les électeurs (098)  
→ Billet gratuit (2<sup>ème</sup> classe)

## **II. Service public fédéral Défense**

- 2.1 Les militaires et assimilés en uniforme (070) ou en civil, détenteurs d'une carte de réduction  
→ 50 %
- 2.2 Les aumôniers (028), officiers de réserve (029) et sous-officiers de réserve (027) non dégagés de leurs obligations militaires  
→ 25 %
- 2.3 Les militaires en activité de service  
→ Billet de service
- 2.4 Les militaires rejoignant leur domicile après passage au centre de recrutement et de sélection, ou rejoignant la caserne de leur première affectation  
→ Billet de service

## **III. Service public fédéral Personnel et Organisation**

La convention passée entre la SNCB et le Ministère de la Fonction publique enregistrée le 12 décembre 1995, fixe les modalités quant aux facilités de transport accordées au personnel du

## **I. Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken**

- 1.1 De kiezers (098)  
→ Vrijbiljet (2<sup>e</sup> klas)

## **II. FEDERALE OVERHEIDSDIENST LANDS-VERDEDIGING**

- 2.1 De militairen en gelijkgestelden in uniform (070) of in burger, die houder zijn van een verminderingskaart  
→ 50 %
- 2.2 De aalmoezeniers (028), reserveofficieren (029) en reserveonderofficieren (027) die niet van hun militaire verplichtingen ontslagen zijn  
→ 25 %
- 2.3 De militairen in actieve dienst  
→ Dienstbiljet
- 2.4 De militairen die vanuit het centrum voor rekrutering en selectie naar huis terugkeren of die zich naar de kaserne van hun eerste aanstelling begeven  
→ Dienstbiljet

## **III. FEDERALE OVERHEIDSDIENST PERSONEEL EN ORGANISATIE**

De overeenkomst tussen de NMBS en het Ministerie van Ambtenarenzaken die op 12 december 1995 werd geregistreerd, bepaalt welke verkeersvoordelen worden toegekend aan het

Comité supérieur de Contrôle ainsi que la redevance y affectée pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 1996 au 31 décembre 1997 (07/C07).

personeel van het Hoog Comité van Toezicht, alsook de bijbehorende vergoeding voor de periode tussen 1 januari 1996 en 31 december 1997 (07/C07).

#### **IV. Les Offices régionaux de l'Emploi**

#### **IV. DE GEWESTELIJKE DIENSTEN VOOR ARBEIDSBEMIDDELING**

Chômeurs répondant à une offre d'emploi ou se présentant à un examen de recrutement (047-049)

Werklozen die ingaan op een werkaanbieding of zich voor een wervingsexamen aanbieden (047-049)

→ 75 % (2<sup>ème</sup> classe)

→ 75 % (2<sup>e</sup> klas)

#### **V. Service public fédéral Mobilité et Transports - Convention du 28.05.1973**

#### **V. FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER - OVEREENKOMST VAN 28.05.1973**

La convention du 28.05.1973 détermine le personnel bénéficiaire du SPF et assimilés (agents transférés, personnel des régies, ...), les différents avantages tarifaires accordés à ce personnel ainsi que les modalités de règlement des factures à charge respectivement de chaque administration ou régie.

De overeenkomst van 28.05.1973 bepaalt de begunstigde personeelsleden van de FOD en gelijkgestelden (overgeplaatste bedienden, regiepersoneel, ...), de verschillende prijsverminderingen die aan dat personeel worden toegekend, alsook de modaliteiten inzake de vereffening van de facturen die ten laste vallen van de respectieve besturen en regieën.

## **Annexe 13 - Tendre vers la gratuité du transport domicile-lieu de travail par chemin de fer en deuxième classe**

## **Bijlage 13 - Streven naar kosteloos woon-werkverkeer per spoor in tweede klas**

La présente annexe fixe les modalités pratiques afférentes à la mesure de promotion de la gratuité du transport domicile-lieu de travail visée.

De onderhavige bijlage bepaalt de praktische modaliteiten met betrekking tot de maatregel voor het bevorderen van het in artikel 20 bedoelde kosteloos woon-werkverkeer.

### **SECTEUR PUBLIC ET ASSIMILE**

#### **1.1.**

Pour les billets de validation demandés par des membres du personnel des entités administratives visées à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 3 septembre 2000 réglant l'intervention de l'État et de certains organismes publics dans les frais de transport des membres du personnel fédéral, la SNCB est tenue de prendre à sa charge :

- l'intervention SNCB du travailleur, pour autant que l'intervention SNCB de l'employeur s'élève au moins à 88%;
- le cas échéant l'intervention STIB du travailleur pour autant que l'intervention STIB de l'employeur s'élève au moins à 80 %.

La SNCB est tenue de prendre à sa charge l'intervention SNCB et le cas échéant STIB du travailleur pour les billets de validation demandés par des membres du personnel des entreprises publiques autonomes, pour autant que l'intervention de l'employeur s'élève au moins à 80%.

Par « intervention SNCB du travailleur », on entend la part du prix du billet de validation afférente à la valeur du trajet SNCB deuxième classe diminuée de l'intervention SNCB de l'employeur fixée légalement ou conventionnellement, qu'il s'agisse de cartes train première ou deuxième classe.

### **OPENBARE SECTOR EN GELIJKGESTELDE**

#### **1.1.**

Voor de valideringsbiljetten die aangevraagd worden door personeelsleden van de administratieve eenheden bedoeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 3 september 2000 tot regeling van de tegemoetkoming van de Staat en van sommige openbare instellingen in de vervoerskosten van de federale personeelsleden is de NMBS verplicht:

- om de werknemersbijdrage NMBS ten laste te nemen voor zover de werkgeversbijdrage NMBS ten minste 88% bedraagt;
- om de eventuele werknemersbijdrage MIVB ten laste te nemen voor zover de werkgeversbijdrage MIVB ten minste 80 % bedraagt.

De NMBS is verplicht voor de valideringsbiljetten die worden aangevraagd door personeelsleden van de autonome overheidsbedrijven de werknemersbijdrage NMBS evenals de eventuele werknemersbijdrage MIVB ten laste te nemen voor zover de werkgeversbijdrage ten minste 80 % bedraagt.

Onder « werknemersbijdrage NMBS » verstaat men het gedeelte van de prijs van het valideringsbiljet dat betrekking heeft op de waarde van het NMBS-traject tweede klas, verminderd met de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde werkgeversbijdrage NMBS, zowel voor treinkaarten van eerste als van tweede klas.

Par « intervention STIB du travailleur », on entend la part du prix des billets de validation afférente à la partie STIB diminuée de l'intervention STIB de l'employeur fixée légalement ou conventionnellement.

Par « billets de validation », on entend les billets de validation pour cartes train.

Par « cartes train », on entend les cartes train trajet, les cartes train réseau et le railflex (destiné aux travailleurs à temps partiel) pour circuler sur le réseau de :

- la SNCB ;
- la SNCB + Réseau urbain (STIB ou TEC/De Lijn) ;
- la SNCB + TEC/De Lijn ;
- la SNCB + TEC/De Lijn + Réseau urbain (STIB ou TEC/De Lijn).

Par « intervention SNCB de l'employeur », on entend l'intervention fixée légalement ou conventionnellement pour la partie SNCB de la carte train dont le billet de validation fait l'objet de la demande auprès de la SNCB.

Par « intervention STIB de l'employeur », on entend l'intervention fixée légalement ou conventionnellement pour la partie STIB de la carte train mixte dont le billet de validation fait l'objet de la demande auprès de la SNCB.

Si, après déduction de l'intervention SNCB ainsi que le cas échéant STIB du travailleur et de l'intervention SNCB ainsi que le cas échéant STIB de l'employeur, une part du prix du billet de validation n'est pas couverte, comme c'est le cas pour un billet de validation première classe ou pour une carte train mixte SNCB + TEC/De Lijn + Réseau urbain STIB, cette part reste à charge du demandeur du billet de validation.

Onder « werknemersbijdrage MIVB » verstaat men het gedeelte van de prijs van het valideringsbiljet dat betrekking heeft op het deel MIVB verminderd met de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde werkgeversbijdrage MIVB.

Onder « valideringsbiljetten » verstaat men de valideringsbiljetten voor treinkaarten.

Onder « treinkaarten » verstaat men de trajecttreinkaarten, de nettreinkaarten en de railflex (bestemd voor deeltijds werkende werknemers) om te rijden op het net van :

- de NMBS;
- de NMBS + Stadsnet (MIVB of TEC/De Lijn) ;
- de NMBS + TEC/De Lijn ;
- de NMBS + TEC/De Lijn + Stadsnet (MIVB of TEC/De Lijn).

Onder « werkgeversbijdrage NMBS » verstaat men de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde bijdrage voor het deel NMBS van de treinkaart waarvan het valideringsbiljet bij de NMBS wordt aangevraagd.

Onder « werkgeversbijdrage MIVB » verstaat men de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde bijdrage voor het deel MIVB van de gemengde treinkaart waarvan het valideringsbiljet bij de NMBS wordt aangevraagd.

Wanneer, na aftrek van de werknemersbijdrage NMBS en eventueel MIVB en van de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB, een deel van de prijs van het valideringsbiljet niet gedekt is, wat het geval is voor een valideringsbiljet eerste klas of voor een gemengde treinkaart NMBS + TEC/De Lijn + Stadsnet MIVB, dan blijft dat deel ten laste van de aanvrager van het valideringsbiljet.

## **SECTEUR PRIVE**

### **1.2.**

§ 1. Si, après application des dispositions énumérées au point 1.1., il subsiste un solde positif dans l'utilisation de la contribution visée dans le présent contrat de gestion, l'État impose à la SNCB de l'affecter de manière non discriminatoire à la promotion de la gratuité du transport domicile-lieu de travail en deuxième classe, ainsi que pour le transport organisé par la STIB, sur la base d'une carte train mixte SNCB + Réseau urbain STIB ou SNCB + TEC/De Lijn + Réseau urbain STIB, pour les bénéficiaires d'une Convention Tiers Payant du secteur privé.

Par « Convention Tiers Payant du secteur privé », on entend, dans le cadre du présent point 1.2., une convention conclue avec une entreprise du secteur privé sur la base de laquelle la SNCB s'engage à délivrer aux travailleurs de son cocontractant des billets de validation au prix normal diminué (des) de l'intervention(s) de l'employeur, (les) l'intervention(s) de l'employeur étant ensuite facturée(s) au cocontractant.

L'utilisation non discriminatoire de ce solde se fait dans le respect des conditions décrites aux § 2, 3 et 4 ci-après.

§ 2. L'obligation pour la SNCB, visée au § premier, ne s'applique que si l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève au moins à 80 % au 1<sup>er</sup> janvier de l'année N et qu'une Convention Tiers Payant avec la SNCB reprenant l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur de 80% soit conclue au plus tard le 30 octobre de l'année N-1.

§ 3. Si l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève à 80 % au 1<sup>er</sup> janvier de l'année N, la SNCB est tenue de ne pas imputer (les) l'intervention(s) du travailleur au titulaire de la carte train.

## **PRIVÉSECTOR**

### **1.2.**

§ 1. Wanneer er, na toepassing van de in punt 1.1. opgesomde bepalingen, een positief saldo overblijft bij de aanwending van de in dit beheerscontract bedoelde bijdrage, dan verplicht de Staat de NMBS om dat saldo op niet-discriminerende wijze aan te wenden voor de bevordering van de kosteloosheid van het woon-werkverkeer per spoor in tweede klas evenals het vervoer georganiseerd door de MIVB op basis van een gemengde treinkaart NMBS + Stadsnet MIVB of NMBS + TEC/De Lijn + Stadsnet MIVB voor de rechthebbenden van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector.

Onder « Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector » verstaat men in het kader van dit punt 1.2., een overeenkomst gesloten met een onderneming van de privésector op basis waarvan de NMBS zich ertoe verbindt om aan de werknemers van haar medecontractant valideringsbiljetten af te leveren tegen de normale prijs verminderd met de werkgeversbijdrage(n), waarna de werkgeversbijdrage(n) aan de medecontractant wordt (worden) gefactureerd.

De niet-discriminerende aanwending van dat saldo gebeurt met inachtneming van de voorwaarden die beschreven zijn in de §§ 2, 3 en 4 hierna.

§ 2. De in de eerste § voorziene verplichting voor de NMBS is enkel van toepassing als de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB ten minste 80 % bedraagt op 1 januari van het jaar N en er uiterlijk op 30 oktober van het jaar N-1 een Overeenkomst Derde Betaler met de NMBS wordt gesloten waarin de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB van 80 % is opgenomen.

§ 3. Als de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB op 1 januari van het jaar N 80 % bedraagt, is de NMBS verplicht om de werknemersbijdrage(n) niet aan te rekenen aan de houder van de treinkaart.

§ 4. Si l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève à 100 % au 1<sup>er</sup> septembre de l'année N-1, la SNCB est tenue :

- de diminuer de 10 % l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2005 ;
- de diminuer de 12,5% l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2006 ;
- de diminuer de 15% l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2007 ;
- de diminuer de 17,5 % l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2008 ;
- de diminuer de 20% l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB de 2009 à 2012.

§ 5. La Convention Tiers Payant du secteur privé est en principe conclue pour une durée indéterminée.

Sur la base d'une Convention Tiers Payant du secteur privé, la SNCB porte annuellement à la connaissance de ses cocontractants, à titre indicatif pour le 1<sup>er</sup> novembre au plus tard de l'année N-1, le montant (des) de l'intervention(s) du travailleur pour l'année N que la SNCB n'impute pas conformément au § 3 ou le montant de la diminution de l'intervention de l'employeur conformément au § 4.

Si, après inventaire de toutes les Conventions Tiers Payant du secteur privé, il devait apparaître que le solde visé au § premier est insuffisant pour pouvoir honorer l'obligation dont il est question aux § 3 et 4, la SNCB, après en avoir informé au préalable l'État, et ce au plus tard pour le 30 octobre de chaque année, réutilisera le solde de manière non discriminatoire en vue d'octroyer aux titulaires de la carte train, bénéficiaires d'une Convention Tiers Payant du secteur privé, une diminution de (des) l'intervention(s) du travailleur conformément au § 3 ou au cocontractant, dans le cadre d'une Convention Tiers Payant du

§ 4. Als de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB op 1 september van het jaar N-1 100 % bedraagt, is de NMBS verplicht om:

- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2005 met 10 % te verminderen ;
- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2006 met 12,5% te verminderen ;
- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2007 met 15% te verminderen ;
- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2008 met 17,5 % te verminderen ;
- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2009 tot 2012 met 20 % te verminderen.

§ 5. De Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector wordt in principe voor onbepaalde duur gesloten.

Op basis van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector, deelt de NMBS, jaarlijks, haar medecontractanten ter informatie uiterlijk op 1 november van het jaar N-1, het bedrag mee van de werknemersbijdrage(n) voor het jaar N dat de NMBS overeenkomstig § 3 niet aanrekenet of het bedrag van de vermindering van de werkgeversbijdrage overeenkomstig § 4.

Mocht na inventaris van alle Overeenkomsten Derde Betaler voor de privésector blijken dat het in de eerste § bedoelde saldo onvoldoende is om de verplichting te honoreren waarvan sprake is in de §§ 3 en 4, dan zal de NMBS, nadat ze de Staat daarvan uiterlijk tegen 30 oktober van elk jaar vooraf heeft geïnformeerd, dat saldo op een niet-discriminerende wijze opnieuw aanwenden om aan de houders van de treinkaart, die rechthebbende zijn van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector, een vermindering van de werknemersbijdrage(n) overeenkomstig § 3 toe te kennen of aan de medecontractant in het

secteur privé, une diminution de l'intervention de l'employeur conformément au § 4.

La SNCB s'engage, dans ce cas, à informer le cocontractant de la Convention Tiers Payant du secteur privé, au plus tard pour le 31 décembre de chaque année, de la valeur exacte de (des) l'intervention(s) du travailleur non imputé par la SNCB dans le cas cité au § 3 ou de la diminution de l'intervention de l'employeur dans le cas cité au § 4.

Si, après inventaire de toutes les Conventions Tiers Payant du secteur privé, il devait apparaître que l'État n'a pas encore versé le montant cité dans la présente annexe au contrat de gestion relatif à l'exercice budgétaire, la SNCB ne sera en aucun cas tenue d'exécuter l'obligation imposée par le présent point.

§ 6. Si, après le 30 octobre de l'année qui précède l'exercice budgétaire, des candidats se présentent en vue de la conclusion d'une Convention Tiers Payant du secteur privé, la SNCB étudie dans quelle mesure la contribution visée dans le présent contrat de gestion permet d'envisager la conclusion d'une Convention Tiers Payant.

§7. La SNCB s'engage, pour les Conventions Tiers Payant du secteur privé, pour lesquelles l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève à 80 % au moins, à ne pas facturer de frais administratifs.

## **DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES**

### **1.3.**

Après exécution des obligations visées aux points 1.1. et 1.2. de la présente annexe, si l'utilisation de la contribution dégage un solde positif ou négatif, la SNCB est autorisée à reporter ce montant à l'exercice budgétaire

kader van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector een vermindering van de werkgeversbijdrage overeenkomstig § 4 toe te kennen.

In dat geval verbindt de NMBS zich ertoe om aan de medecontractant van de Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector uiterlijk tegen 31 december van elk jaar de juiste waarde mee te delen van de door de NMBS niet-aangerekende werknemersbijdrage(n) in het geval volgens § 3 of van de vermindering van de werkgeversbijdrage in het geval volgens § 4.

Mocht na inventaris van alle Overeenkomsten Derde Betaler voor de privésector blijken dat de Staat het in deze bijlage bij het beheerscontract genoemde bedrag betreffende het begrotingsjaar nog niet heeft gestort, dan is de NMBS in geen enkel geval verplicht om de bij dit punt opgelegde verplichting uit te voeren.

§ 6. Als na 30 oktober van het jaar dat voorafgaat aan het begrotingsjaar er zich kandidaten voor het sluiten van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector aanmelden, dan bestudeert de NMBS in welke mate de in dit beheerscontract bedoelde bijdrage het mogelijk maakt om het sluiten van een Overeenkomst Derde Betaler in overweging te nemen.

§7. De NMBS verbindt zich ertoe om voor de Overeenkomsten Derde Betaler voor de privésector, waarvoor de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB ten minste 80 % bedraagt, geen administratiekosten te factureren.

## **AANVULLENDE BEPALINGEN**

### **1.3.**

Als na uitvoering van de in de punten 1.1. en 1.2. van deze bijlage bedoelde verplichtingen, de aanwending van de Staatsbijdrage een positief of negatief saldo uitwijst, is de NMBS gemachtigd om dat bedrag over te dragen op

suivant.

**1.4.**

L'engagement imposé à la SNCB et visé aux points 1.1. et 1.2. de la présente annexe porte sur les billets de validation qui sont achetés au cours de la durée de validité du présent contrat de gestion, quelle que soit la durée de leur validité.

het volgende begrotingsjaar.

**1.4.**

De aan de NMBS opgelegde en in de punten 1.1. en 1.2. van deze bijlage bedoelde verplichting, heeft betrekking op de valideringsbiljetten die worden aangekocht tijdens de geldigheidsduur van dit beheerscontract, ongeacht de duur van hun geldigheid.

**Annexe 14 - Liste de 103 gares offrant une assistance aux PMR à partir du 1er novembre 2008**

**Bijlage 14 - Lijst van 103 stations met aanbod van begeleiding PBM vanaf 1 november 2008**

Aalst	De Panne	Huy	Louvain-La-Neuve Univ.	St-Niklaas
Aarschot	Deinze	Ieper	Marbehan	St-Truiden
Andenne	Denderleeuw	Izegem	Mariembourg	Spa
Ans	Dendermonde	Jemelle	Marloie	Tamines
Antwerpen-Centraal	Diest	Knokke	Mechelen	Tielt
Arlon	Diksmuide	Koksijde	Menen	Tienen
Ath	Dinant	Kontich	Mol	Tongeren
Beauraing	Eeklo	Kortemark	Mons	Torhout
Bertrix	Enghien/Edingen	Kortrijk	Mouscron/Moeskroen	Tournai
Blankenberge	Essen	Kwatrecht	Namur	Turnhout
Boom	Eupen	La Louvière-Sud	Neerpelt	Verviers-Central
Braine-l'Alleud	Gembloux	Landegem	Nivelles	Veurne
Braine-Le-Comte	Genk	Landen	Oostende	Vielsalm
Brugge	Gent-Dampoort	Leuven	Ottignies	Virton
Bru.-Cent.	Gent-Sint-Pieters	Leuze	Oudenaarde	Walcourt
Bru.-Luxembg	Geraardsbergen	Libramont	Poperinge	Waremmes
Bru.-Nat-Luchthaven	Haacht	Lichtervelde	Puurs	Welkenraedt
Bru.-Noord/Nord	Halle	Liège-Guillemins	Rivage	Wetteren
Bru.-Midi/Zuid	Hasselt	Lier	Roeselare	Zottegem
Charleroi-Sud	Heist-op-den-Berg	Lobbes	Ronse/Renaix	
Ciney	Herentals	Lokeren	St-Ghislain	